Transport Canada

1990-91 Estimates

Part III

Expenditure Plan

90-03672/

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1990

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1991-III-48
ISBN 0-660-55611-1

1990-91 Estimates

Part III

Transport Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

The Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses which the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents as well as to aid in assessing the program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Transport Canada is a single-program department comprising six major activities: Policy and Coordination, Marine/Canadian Coast Guard, Aviation, Airports, Surface and Departmental Administration.

This single program/multiple activities structure permits the Minister and department to deliver a program mix that fulfills diverse operational, regulatory, research and policy objectives within a finite funding framework.

Most of Transport's activities are appreciably larger than many departments' programs. As such, Part III reporting at the sub-activity level encourages proper disclosure of financial and performance data. Section II of Transport Canada's Part III, therefore, is structured first to provide an activity overview, followed by analyses at the sub-activity level.

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1990-91 1-4
B. Use of 1988-89 Authorities 1-8

Section I
Program Overview

A. Plans for 1990-91
   1. Highlights 1-10
   2. Summary of Financial Requirements 1-13
B. Recent Performance
   1. Highlights 1-16
   2. Review of Financial Performance 1-19
C. Background
   1. Introduction 1-21
   2. Mandate 1-21
   3. Program Objective 1-21
   4. Program Organization for Delivery 1-21
D. Planning Perspective
   1. External Factors Influencing the Program 1-25
   2. Initiatives 1-27
   3. Update on Previously Reported Initiatives 1-29
E. Program Effectiveness 1-34

Section II
Analysis by Activity

A. Policy and Coordination 2-1
B. Marine/Canadian Coast Guard 2-19
C. Aviation 2-51
D. Airports 2-71
E. Surface 2-87
F. Departmental Administration 2-107

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources
   1. Financial Requirements by Object 3-1
   2. Personnel Requirements 3-4
   3. Capital Expenditures 3-6
   4. Transfer Payments 3-36
   5. Revenue 3-41
   6. Loans, Investments and Advances 3-47
   7. Net Cost of Program 3-49
   8. Revolving Fund Financial Statements 3-50

B. Other Information
   1. Canadian Coast Guard Fleet 3-54
   2. Investment in the Coast Guard Fleet 3-55
   3. Ship Source Oil Pollution Fund 3-56
   4. Details of Legal Mandate 3-57
   5. Summaries of Funding Through Appropriations - Crown corporations 3-59

Spending Authorities

A. Authorities for 1990-91 - Part II of the Estimates

Authority is requested to spend $2,135,016,117 to operate the Transport Program during the 1990-91 fiscal year. Existing statutes authorize the net expenditure of an additional $37,262,800.

Parliament has previously authorized a total drawdown of $80,000,000 for the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1990-91 Main Estimates	1989-90 Main Estimates
	Transport		
1	Operating expenditures	596,402	623,486
5	Capital expenditures	622,612	565,411
10	Grants and contributions	256,851	294,858
15	Payment to Atlantic Pilotage Authority	200	-
20	Payment to Laurentian Pilotage Authority	375	-
25	Payment to the Canarctic Shipping Company Limited	5,459	4,806
30	Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	30,630	10,684
35	Payments to Canada Ports Corporation	23,350	-
40	Payments to Marine Atlantic Inc.	136,800	253,467
45	Payments to VIA Rail Canada Inc.	435,000	541,000
50	Payment to St. Lawrence Seaway Authority	27,300	26,900
55	Payment to CN Railway for benefits provided to employees	37	18
(S)	Minister of Transport - Salary and motor car allowance	49	48
(S)	Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund	(94,234)	(82,550)
(S)	Termination of tolls - Victoria Bridge	2,600	3,000
(S)	Contributions to employee benefit plans	128,848	120,840
	Appropriations not required		
-	Canada Ports Corporation and other Port Corporations - Authority to borrow money otherwise than from the Crown	-	-
-	Payments to the Canada Ports Corporation pursuant to Section 3 of the Canada Ports Corporation Act	-	27,000
	Total Budgetary	2,172,279	2,388,968
	Non-budgetary appropriation not required		
-	Loan to Prince Rupert Port Corporation	-	17,260
	Total Department	2,172,279	2,406,228

Votes – Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1990-91 Main Estimates
	Transport	
1	Transport - Operating expenditures, and (a) authority to make recoverable advances for transportation, stevedoring and other shipping services performed on behalf of individuals, outside agencies and other governments, in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in navigation, including navigational aids, and shipping; (b) authority to make expenditures on other than federal property in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in aeronautics; (c) authority for the payment of commissions for revenue collection pursuant to the Aeronautics Act; (d) subject to paragraph (e), authority to spend revenue received during the year excluding that received from activities under the Surface Activity; and (e) authority to spend revenue received during the year in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in aeronautics of an amount equal in the opinion of the Minister of National Revenue, to the net amount received during the year from the air transportation tax payable under Part II of the Excise Tax Act minus the portion thereof credited to the Airports Revolving Fund.	**596,402,000**
5	Transport - Capital expenditures including contributions to provinces or municipalities, local or private authorities towards construction done by those bodies.	**622,612,000**
10	Transport - The grants listed in the Estimates and contributions including payments to supplement pension allowances under the Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employees' Provident Fund Act.	**256,851,117**
15	Payment to the Atlantic Pilotage Authority to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Authority during the calendar year 1990.	**200,000**
20	Payment to the Laurentian Pilotage Authority to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Authority during the calendar year 1990.	**375,000**
25	Payment to the Canarctic Shipping Company Limited to be applied by the Company in the payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Company during the calendar year 1990.	**5,459,000**
30	Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Corporation (exclusive of depreciation on capital structures and reserves) in the operation of the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Montreal.	**30,630,000**

Votes – Wording and Amounts (Cont'd)

Vote (dollars)		1990-91 Main Estimates
35	Payments to the Canada Ports Corporation for a) the expansion of port facilities at the Port of St. John's, Nfld.; b) improvements to port facilities at the Port of Churchill, Man.; c) hydro costs at the Port of Churchill, Man.; and d) providing handling and storage facilities and a rail ferry terminal at the Port of Sept-Iles, Quebec	23,350,000
40	Payments to Marine Atlantic Inc. for transportation activities including the following water transportation services pursuant to contracts with Her Majesty: (a) Newfoundland ferries and terminals; Newfoundland coastal service and terminals; Prince Edward Island ferries and terminals; Yarmouth, N.S. --The New England States, U.S.A. ferries and terminals; Digby --Saint John ferries and terminals, and (b) rail/water and narrow gauge/standard interface, ferries and terminals.	136,800,000
45	Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management of the Company, payments for capital purposes and payments for the provision of rail passenger services in Canada in accordance with contracts entered into pursuant to subparagraph (c)(i) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977, and payments to a railway company for the prescribed portion of the costs incurred by the company for the provision of income maintenance benefits, layoff benefits, relocation expenses, early retirement benefits, severance benefits and other benefits to its employees where such costs are incurred as a result of the implementation of the provisions of the contract or discontinuance of a rail passenger service pursuant to subparagraph (c)(ii) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No.1, 1977.	435,000,000
50	Payment to the St. Lawrence Seaway Authority in respect of an enhanced maintenance program for the Welland Canal including necessary capital expenditures.	27,300,000
55	Payment to reimburse, in accordance with regulations prescribed by the Governor in Council, Canadian National Railway Company for the prescribed portion of the costs incurred by it for benefits provided to its adversely affected employees in respect of changes of a permanent nature arising from the rationalization of railway operations provided by the Terra Transport Division of Canadian National Railway Company, in Newfoundland and implemented in accordance with government approved plans for the provision of Newfoundland transportation services.	37,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1990-91 Main Estimates								1989-90 Main Estimates
	Authorized person-years*	Budgetary					Non Budgetary		
		Operating	Capital	Transfer payments	Less: Revenues credited to the Vote	Total	Loans, Investments and Advances	Total	
Policy and Coordination[1]	297	697,315	1,173	185,424	0	883,912	0	883,912	1,151,729
Marine/Canadian Coast Guard[2]	5,866	515,684	219,846	1,859	15,044	722,345	0	722,345	601,350
Aviation	6,904	549,328	305,097	394	417,414	437,405	0	437,405	506,209
Airports[3]	3,900	498,608	154,968	49,410	797,220	(94,234)	0	(94,234)	(82,550)
Surface	418	36,760	3,213	22,044	0	62,017	0	62,017	66,418
Departmental Administration	2,454	158,176	11,407	320	9,069	160,834	0	160,834	163,072
	19,839	2,455,871	695,704	259,451	1,238,747	2,172,279	0	2,172,279	2,406,228
1989-90 Authorized Person-Years	20,202								

* See Figures 3-4 and 3-5, p. 3-4, for additional information on person-years.

1. The Policy and Coordination activity includes payments to the following Crown corporations: The Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. ($30,630,000-Vote 30); Canada Ports Corporation ($23,350,000 - Vote 35); Marine Atlantic Inc. ($136,800,000 - Vote 40); VIA Rail Canada Inc. ($435,000,000 - Vote 45); the St. Lawrence Seaway Authority ($27,300,000 - Vote 50) and Canadian National Railways ($37,000 - Vote 55).

2. The Marine/Canadian Coast Guard activity includes payments to Atlantic Pilotage Authority ($200,000 - Vote 15); Laurentian Pilotage Authority ($375,000 - Vote 20); and Canarctic Shipping Company Limited ($5,459,000 - Vote 25).

3. The Airports Group is partly funded through the use of a Revolving Fund (Self-Supporting Airports and Associated Ground Service Revolving Fund). The Estimates shown in this table include the cash surplus for the Fund over the fiscal year.

Further details concerning budgetary appropriations for Crown corporations are displayed in Section III, Supplementary Information, starting on p. 3-59.

B. Use of 1988-89 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
	Transport Program			
1	Operating expenditures	630,870,000	630,870,000	608,112,674
5	Capital expenditures	606,917,000	606,917,000	518,057,590
10	Grants and contributions	329,080,968	334,864,048	330,029,917
15	Payments to Canarctic Shipping Co. Ltd.	4,751,000	5,964,000	5,963,515
	Payment to Atlantic Pilotage Authority	-	528,000	491,961
	Payment to Laurentian Pilotage Authority	-	1,627,000	1,587,075
20	Payments to Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	7,693,000	9,713,000	8,783,052
25	Payments to Canada Ports Corporation	457,000	2,775,000	2,774,594
30	Payments to Marine Atlantic Inc.	133,185,000	133,185,000	126,480,799
35	Payments to VIA Rail Canada Inc.	611,925,000	611,925,000	607,438,012
40	Payments to St. Lawrence Seaway Authority	25,400,000	25,400,000	25,400,000
45	Payments to CN Railway	116,000	116,000	113,137
(S)	Minister of Transport -- salary and motor car allowance	45,800	46,825	46,825
(S)	Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund	(48,453,000)	208,905,228	(55,015,443)
(S)	Termination of tolls -- Victoria Bridge	3,000,000	2,233,401	2,233,401

Use of 1988-89 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
(S)	Contributions to employee benefit plans	115,819,000	119,731,000	**119,731,000**
(S)	Federal Court awards	-	149,267	**149,267**
(S)	Refunds of amounts credited to revenue in previous year	-	153,551	**153,551**
	Total Budgetary	2,420,806,768	2,695,103,320	**2,302,530,927**
L55	Loan to St. John's Port Corporation	1,000,000	1,000,000	**1,000,000**
(S)	(L)Loans to the Canada Ports Corporation for working capital	-	10,000,000	-
(S)	(L)Loans to the St. Lawrence Seaway Authority	-	10,000,000	-
	Total Non-Budgetary	1,000,000	21,000,000	**1,000,000**
	Total Department - Budgetary and Non-Budgetary	**2,421,806,768**	**2,716,103,320**	**2,303,530,927**

Section I
Program Overview

A. Plans for 1990-91

1. Highlights

The National Transportation Act calls for the provision of a safe, economic, efficient and adequate network of services, that makes the best use of all modes, serves the needs of both shippers and travellers and fosters general economic well-being. Market forces and competition are, where possible, to be the prime agents for the provision of viable and effective transportation services.

The Department will continue to support the objectives of the National Transportation Act through the 1990s and beyond, but with very real limitations on funding. Transport Canada's priorities have been developed from this perspective.

Transportation Safety: The Department will continue to improve transportation safety through changes to regulations, operating and enforcement activities. Specific priorities for 1990-91 include:

- Cooperation with the commission of inquiry into the Dryden air crash and the on-going Minister's task force on aviation safety. Recent recommendations concerning restrictions on take-offs in icing or snow conditions have already been accepted by the Department (p. 1-28);

- development of a departmental strategy on substance use in safety-sensitive positions in the transportation sector and presentation of this strategy to Cabinet (p. 1-27).

- improvement in public awareness of Aviation Group roles and responsibilities and encouragement of aviation industry participation in safety activities. This will be accomplished through annual Canadian aviation safety conferences, safety-related video productions and publications (p. 1-28);

- enhancement of levels of safety and security at airports through improvements to training (p.1-28) and crash, fire and rescue, security key and access control systems;

- an importation control system, including vehicle conversion and appropriate documentation, to be developed in consultation with provincial governments to ensure used motor vehicles imported from the United States comply with Canadian safety standards prior to registration for highway use (p. 1-29);

- increased inspections of both primary dangerous goods sites and rail-related dangerous goods sites. These will be conducted to promote public safety through compliance and enforcement activities and will include inspections of at least 1,000 railway tank cars (p. 1-29); and

- the introduction of a regime of increased inspections for foreign-registered vessels (p. 1-27).

Air Transportation: The air transportation system, particularly at Toronto and Vancouver, is facing demands for additional facilities to meet significantly higher traffic levels while maintaining a high level of safety. In order to meet these demands, the Department intends to:

- Provide support to a Royal Commission on National Passenger Transportation, tasked with carrying out a comprehensive study of the passenger transportation system. This study will examine traffic demands for the 21st century and the role of air and surface transportation in meeting those demands (see p. 1-22);

- undertake studies and implement a series of short-, medium- and long-term measures to tackle demand strains on various fronts - capacity management, redirecting traffic to nearby airports; and planning for expansion of facilities (p. 1-28);

- pursue capital initiatives to improve airspace and controller efficiency through the replacement and modernization of flight data processing and display systems through the Canadian Automated Air Traffic Services (CAATS) project (pp. 1-32, 3-32) and;

- pursue increased staff and training initiatives for air traffic control (ATC) and aviation regulation functions as a means to manage system demands generated by economic regulatory reform (p. 1-28).

Environment: Protection of the environment is a government-wide priority. The transportation sector can play a major role in this area. For 1990-91, the Department will:

- Develop a departmental strategy for dealing with environmental issues (p. 1-27);
- finalize standards to reduce passenger car emissions of hydrocarbons and nitrous oxides and study opportunities to further reduce automobile emissions (CO_2 and CO) and truck emissions to meet national targets and international commitments (p. 1-33);
- study the technical feasibility, cost and benefits of extending automotive-type emission controls to other modes (rail, marine, air) as well as non-transportation uses of motor vehicle type engines (p. 1-33);
- undertake major environmental reviews on the impact of airport expansions at Toronto and Vancouver (p. 1-28);
- undertake an airport noise monitoring project at Pearson, to be integrated into RAMP data for improved enforcement of noise violations (pp. 1-16, 3-31); and
- review the enforcement programme for the marine transport of dangerous goods (pp. 1-16, 1-28).

Economic Efficiency: Since 1984, the government has been promoting measures to improve economic efficiency, both through measures to remove constraints to good business practices, and by limiting the size of Government expenditures. Transport Canada, a major contributor to this initiative, has reduced its draw on general tax revenues, and improved competition in the transportation sector with the implementation of the new National Transportation Act. In 1990-91, the Department will enhance these measures by:

- Further assessing measures that will result in reduced subsidy requirements (p. 1-27);
- continuing to assess formal proposals for Montreal, Edmonton, Calgary and Vancouver international airports in order to conclude transfer agreements. Remaining airports will be prepared for transfer by improving their commercial viability (p. 1-29);
- continuing to encourage the private funding of passenger-related airport capital works, where that sector can be shown to deliver facilities and services at lower costs (p. 3-34).

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1-1: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91			Forecast[1] 1989-90		
	Expenditures	Revenue Credited to Vote	Net Expenditures	Net Expenditures	Change	For Details See Page
Budgetary						
Policy & Coordination	883,912	0	**883,912**	1,121,345	(237,433)	2-2
Marine/Canadian Coast Guard	737,389	15,044	**722,345**	703,598	18,747	2-20
Aviation	854,819	417,414	**437,405**	478,291	(40,886)	2-51
Airports	702,986	797,220	**(94,234)**	(105,274)	11,040	2-71
Surface	62,017	-	**62,017**	60,997	1,020	2-87
Departmental Administration	169,903	9,069	**160,834**	188,016	(27,182)	2-108
	3,411,026	1,238,747	**2,172,279**	2,446,973	(274,694)	
Non-Budgetary						
Policy & Coordination	-	-	-	17,300	(17,300)	2-2
	3,411,026	1,238,747	**2,172,279**	2,464,273	(291,994)	
Person-Years[2]: Controlled by TB			**19,839**	20,226	(387)	
Others			**18**	14	4	
			19,857	20,240	(383)	3-4

[1] The 1989-90 Forecast data, in this and all subsequent similar multi-year comparative schedules, are based on information available to management at 30 November, 1989.

[2] See Figures 3-4 and 3-5, pp. 3-4 and 3-5, for additional information on person-years.

Explanation of Change: Total budgetary and non-budgetary financial requirements for 1990-91 are $292.0 million, or 11.8% lower than the 1989-90 forecast expenditures. The decrease is a result of the following:

	$ Millions
• **Gross Operating:** major increases resulting from recent contract settlements; offset by expenditure reductions through decreases in personnel levels	(9.3)

	$ Millions
• **Vote Netted Revenues:** decreased requirements for appropriations due to increased passenger volumes and traffic in the air transportation sector, specifically Aviation (p. 2-52) and Airports (p. 2-72)	(58.9)
• **Capital:** net major increase due primarily to bringing on-line of major Aviation projects (pp. 2-52, 3-32 to 3-35); changes in other Groups due to normal project cash flow fluctuations and/or a changes to project mixes	30.4
• **Grants and Contributions:** net minor decrease due to normal contribution program cashflow fluctuations. For details on individual changes, refer to Section III, p. 3-36 to 3-40	(6.9)
• **Payments to Crown Corporations:** reductions due primarily to adjustments in levels of subsidy to VIA Rail and Marine Atlantic (p. 3-60)	(230.0)
• **Non-Budgetary Loans:** decrease reflects one-time nature, in 1989-90, of loan to Prince Rupert Port Corporation	(17.3)

Explanation of 1989-90 Forecast: The 1989-90 forecast is $58.0 million or 2.4% higher than 1989-90 Main Estimates of $2,406.3 million. This difference is explained by the following:

	$ Millions
• **Net Operating:** net increased requirements result mainly from large government-wide salaries and wage settlements ($69.1 million) across all activities and increased workload in Aviation (p. 2-52) due to economic regulatory reform ($63.1 million); offset by increased revenues, recoveries and air transportation taxes ($52.1 million) in Aviation (p. 2-52) and Airports Groups (p. 2-72) due to increased activity	49.0
• **Capital:** net minor increase in total approved capital requirements. Internal reallocations between, among others, Aviation and Marine Groups (p. 2-52 and p. 2-22)	15.2
• **Grants and Contributions:** net decreased payments especially in Policy and Coordination (p. 2-3) due to normal cashflow fluctuations and Marine (p. 2-22) due to payment delays	(31.5)
• **Payments to Crown Corporations:** net minor increase due primarily to Policy and Coordination (p. 2-3) payments to Jacques Cartier & Champlain Bridges, Canada Ports Corporation and Marine Atlantic, and minor changes in Marine (p. 2-22)	25.3

B. Recent Performance

1. Highlights

Significant 1989-90 performance items are highlighted below:

Policy and Coordination: Development of options for VIA Rail services; development of Departmental response to and coordination of the environmental assessment and review process; achievement of the core research and development program and; completion of surveys on substance abuse in transportation.

Marine/Canadian Coast Guard: Concerns for the marine environment have been highlighted by recent pollution incidents. The government has responded by establishing a public review panel to examine tanker safety systems, emergency preparedness and response capability. A further interdepartmental review is also examining the issues of tanker safety and marine spills response capability. These initiatives are expected to result in recommendations for improvements early in 1990.

Aviation: To meet the demand for increased traffic at Toronto, plans have been developed and are under review for two additional runways at Pearson International Airport (PIA). Other projects include implementation of a new noise monitoring system, expansion to the airfield facilities, support to the PIA major crown projects team and the hiring of additional air traffic controllers and radio operators through an accelerated recruitment and retention plan. The airside capacity at Vancouver has been identified as an issue to be investigated to ensure that this airport remains a regional economic generator.

Substantial increases in regulatory workload are now required to certify sophisticated new aircraft, merging carriers, as well as to upgrade and modify existing certificates and licences. New training concepts have been implemented to raise the level of knowledge and experience among departmental pilots and engineers. As well, changes to policy and regulations have been identified to preserve a high level of technical expertise.

Implementation of the Canadian Airspace Systems Plan (CASP) is continuing and the updating of facilities is being performed in an integrated and efficient way. Major activities being undertaken include the Radar Modernization project (RAMP), the Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) project and the Microwave Landing System (MLS) project.

Airports: Letters of intent have been signed, and negotiations are proceeding for the transfer of Mirabel/Dorval, Calgary, Edmonton and Vancouver international airports to local authorities. Negotiations are underway with the Government of the Yukon Territory to transfer program responsibility for 10 airports. Negotiations are also being pursued with the Government of the Northwest Territories. A strategy to deal with the increasing volume of air traffic in southern Ontario and Vancouver was announced.

Surface: Proposed or final regulations were issued to improve motor vehicle safety, including braking, seat belt and child restraint systems performance, and additional requirements for protection of light truck occupants. All new motor vehicles in Canada are now required to have day-time running lights as standard safety equipment. Four thousand dangerous goods sites, 1,000 railway tank cars and 1,260 rail-related sites were inspected. Inspectors assisted in the inspection of fuel imports from the U.S. to determine if contaminants were present.

Departmental Administration: Efforts to reduce administrative overhead are continuing through increases in contractual services in management consulting, long term maintenance of EDP equipment and cataloging in the area of materiel management.

Significant 1988-89 performance items are highlighted below:

Policy and Coordination: A coordinated strategy was developed to monitor the effects of economic regulatory reform. Transport Canada negotiated an agreement with Newfoundland for the abandonment of rail operations in that province. The department also provided necessary support to Treasury Board leading to the divestiture of Terra Nova Tel, Northwestel, CNCP Communications and Air Canada.

Marine/Canadian Coast Guard: On Dec. 22, 1988, the barge *Nestucca* broke away from its tow line and was damaged off Grays Harbour, Washington. The barge contained 10,000 tons of heavy fuel oil (Bunker C.) Approximately 860 tons of oil leaked into the Pacific Ocean, and parts of the Washington state coast line were immediately affected by the oil spill. First sightings of oil on the B.C. coast were reported on Dec. 31 and the first significant amount came ashore Jan. 3 at Pacific Rim National Park. Clean-up was begun immediately and it is anticipated that the total cost of the clean-up will be in the range of $4.3 million.

Aviation: The effects of economic regulatory reform have resulted in workload increases. The department has undertaken the following actions:

- Inspection procedures have been improved;
- an updated computerized system to register aircraft has been implemented in all Regions; and
- management of Instrument Flight Rules (IFR) air traffic control facilities has been centralized to produce savings in overhead resource requirements.

Airports: A major review of management practices and controls was completed. Deficit reduction targets were met with real reductions of 420 person-years since 1985-86. Capital avoidance initiatives culminated in the signing of an agreement for private sector involvement in the financing, construction and operation of a third terminal at Lester B. Pearson International Airport, Toronto.

Surface: The Railway Safety Act has been passed, to modernize the regulation of railway safety and transfer the regulation of railway safety and compliance, including the regulation, inspection and enforcement of rail transportation of dangerous goods, to Transport Canada from the National Transportation Agency.

2. Review of Financial Performance

Figure 1-2: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89			
	Actual	Main Estimates	Change	For Details See Page
Budgetary				
Policy & Coordination	1,085,142	1,087,663	(2,521)	2-4
Marine/Canadian Coast Guard	638,451	644,029	(5,578)	2-22
Aviation	414,165	541,925	(127,760)	2-54
Airports	(40,833)	(48,453)	7,620	2-73
Surface	43,804	38,754	5,050	2-89
Departmental Administration	161,802	156,889	4,913	2-110
	2,302,531	2,420,807	(118,276)	
Non-Budgetary				
Policy & Coordination	1,000	1,000	0	2-4
	2,303,531	2,421,807	(118,276)	
Person-Years*: Controlled by TB	20,444	20,506	(62)	
Other	-	-	-	
	20,444	20,506	(62)	3-4

* See Figures 3-4 and 3-5, pp. 3-4 and 3-5, for additional information on person-years. Reporting on "Other" person-years commenced in 1989-90.

Explanation of change: The authorized level of spending in 1988-89 was increased to $2,716.1 million through Supplementary Estimates. The revised authority, by type of expenditures, is displayed in "Use of 1988-89 Authorities-Volume II of the Public Accounts" (p. 1-8). The difference between Actual expenditures and original Main Estimates is attributed to the following major factors:

	$ Millions
• **Net Operating:** Net decreased requirements are attributable to Marine savings in fuel and Arctic resupply operations (p. 2-23); and increased revenues, recoveries and air transportation taxes in Aviation (p. 2-54) and Airports (p. 2-73); offset by minor variances in all activities	(49.5)

	$ Millions
• **Capital:** the net decreased capital requirement is attributable mainly to project deferrals, construction delays or completions, primarily in Aviation (p. 2-54) and Airports (p. 2-73)	(64.5)
• **Grants and Contributions:** although fluctuations occurred in individual grants and contributions, primarily in Policy and Coordination (p. 2-5), the full program met its target department-wide	0.2
• **Crown Corporations:** decreased capital expenditures and increased operating revenues for Marine Atlantic and surplus funds for VIA Rail (p. 2-5) were offset by increased requirements for Canarctic and two Pilotage Authorities (p. 2-23)	(4.5)

C. Background

1. Introduction

The Department of Transport was established in 1936 by the Department of Transport Act which amalgamated functions of the Department of Railways and Canals, Department of Marine, and the Civil Aviation Branch of DND.

The federal responsibilities for transportation originated from the jurisdiction outlined in the British North America Act. These responsibilities have evolved to include coordination and regulation to ensure safety and efficiency in aeronautics, navigation, shipping facilities, ferries, railways and canals connecting provinces or connecting a province with any foreign country and are exercised through the Department of Transport.

2. Mandate

The principal acts governing the Transport Program activities are the Constitution Act, the Department of Transport Act, and the National Transportation Act. A listing and discussion of Acts additional to these may be found on p. 3-57.

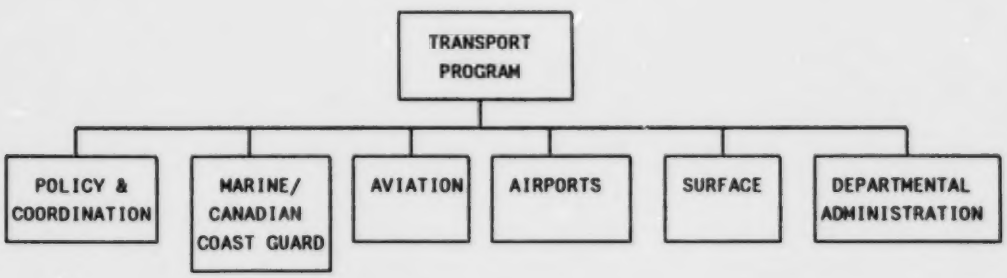
3. Program Objective

The Transport Program objective is to attend to the development and operation of a safe and efficient national transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The activity structure that came into effect formally on April 1, 1987, is displayed in Figure 1-3 below. It is used to present the expenditure plan for 1990-91 as well as forecast expenditures for 1989-90 and actual expenditures for 1988-89.

Figure 1-3: Activity Structure



Organization Structure: Transport Canada's organization includes headquarters administrative and policy functions and four operational groups - Marine/Canadian Coast Guard, Aviation, Airports and Surface - as well as a number of Crown corporations and Agencies with varying degrees of autonomy. Some Crown corporations operate within the departmental framework while others, such as Canadian National, are independent but report through the Minister to Parliament. Three Agencies - the Grain Transportation Agency, Civil Aviation Tribunal, and National Transportation Agency - also report through or to the Minister of Transport. Each of these agencies produces its own Part III.

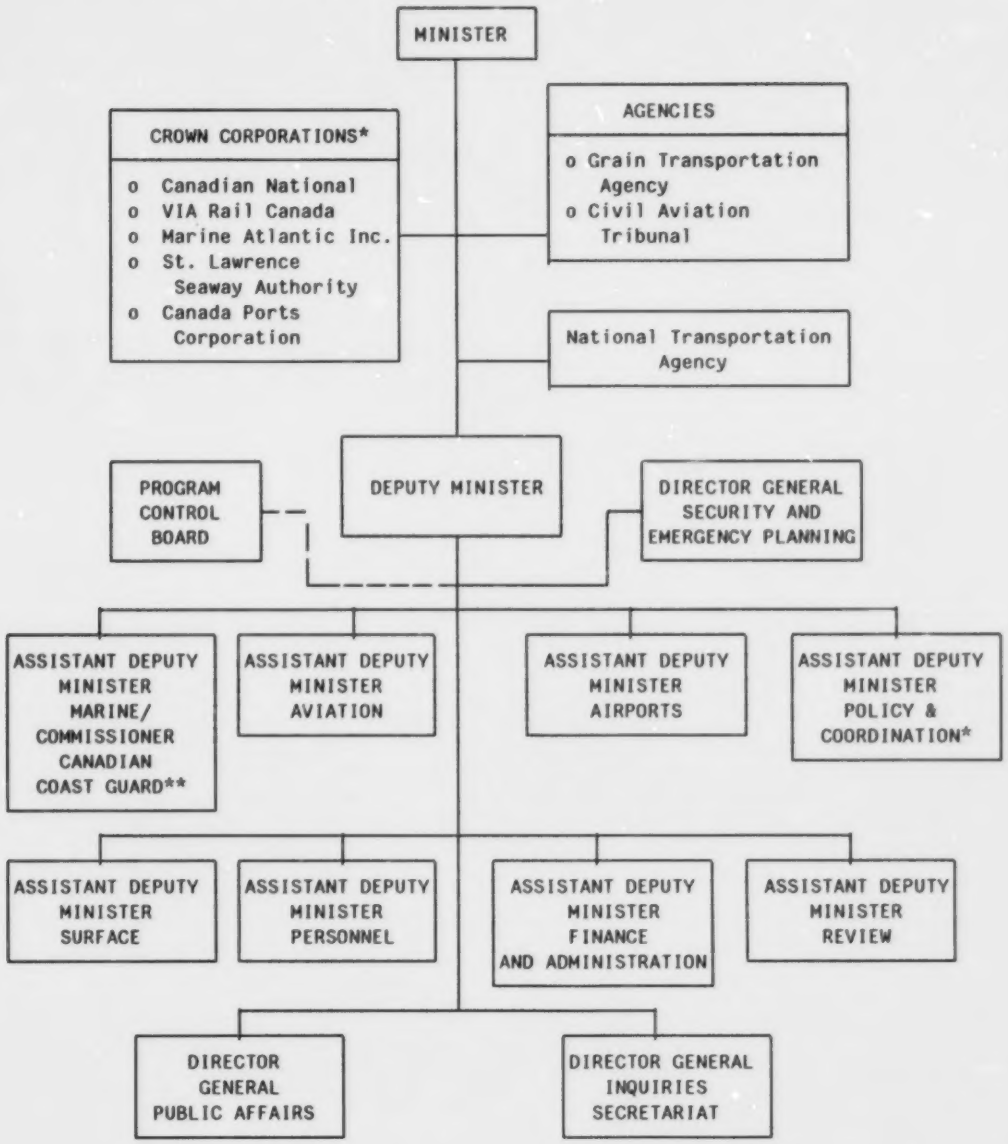
The department recently completed a reorganization that is based on the following principles: reductions in overhead through consolidations where practical; delivery of services from the best centralized or decentralized location; strong multi-modal regional representation and policy, planning and coordination; and improved communication. This reorganization recognizes the move towards less regulation of industry, with financial and operational responsibilities shared among users, operators and government.

An Inquiries Secretariat that reports directly to the Deputy Minister has been established in recognition of a need to provide assistance to various task forces, ministerial and judicial inquiries and the Royal Commission on Passenger Transportation, as well as to focus the Department's inputs.

Major resource allocation decisions are made through a Progam Control Board. This committee reviews and makes recommendations on all policies, plans and program proposals with financial and person-year implications. The board enables the Minister and the department to exercise a greater degree of control over program funding and to set resource reduction targets that contribute to federal deficit-reduction objectives.

Figure 1-4 illustrates the Transport Canada portfolio. Transport Canada's Part III is restricted to an analysis of departmental operations, starting with the Deputy Minister. It also includes budgetary funding, if required, for the following Crown corporations: Canada Ports Corporation, Marine Atlantic Inc. (including Newfoundland Dockyard Co.), St. Lawrence Seaway Authority (including Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.), Via Rail Canada Inc., Canarctic Shipping Co. Ltd., CN Railways and Pilotage Authorities.

Figure 1-4: Organization Structure



*For budgetary funding purposes, all Crown corporations except CN report to the Minister through the ADM Policy and Coordination.

**Includes budgetary funding responsibility for the four Pilotage Authorities, Canarctic Shipping Co., Ltd. and Harbour Commissions.

Figure 1-5 provides a matrix for the major organizational groups of Transport Canada and the activity lines along which they are funded through budgetary appropriations.

Figure 1-5: Distribution of Net Budgetary Resources by Activity/ Organization

(thousands of dollars)	Policy & Coordination	Marine/ Canadian Coast Guard	Aviation	Airports	Surface	Departmental Administration	Estimates 1990-91 Budgetary
Ministers' Offices /Deputy Minister[1]						27,719	27,719
ADM Policy & Coordination[2]	230,795						230,795
ADM Personnel						55,524	55,524
ADM Finance and Administration						77,591	77,591
ADM Marine/Commissioner Canadian Coast Guard[3]		716,311					716,311
ADM Aviation			437,405				437,405
ADM Airports				(94,234)			(94,234)
ADM Surface					62,017		62,017
Crown Corporations							
o Marine Atlantic	136,800						136,800
o Via Rail Canada	435,000						435,000
o Jacques Cartier and Champlain Bridges	30,630						30,630
o Canada Ports Corporation	23,350						23,350
o St. Lawrence Seaway Authority	27,300						27,300
o Canadian National Terra Transport	37						37
o Canarctic Shipping Co.		5,459					5,459
o Atlantic Pilotage		200					200
o Laurentian Pilotage		375					375
Total Net Program (and Person Years)	883,912 (297)	722,345 (5,866)	437,405 (6,904)	(94,234) (3,900)	62,017 (418)	160,834 (2,472)[4]	2,172,279 (19,857)

1. Includes Public Affairs, Legal Counsel, Review, Security and Emergency Planning, Program Control Board Secretariat, Inquiries Secretariat and Airport Transfer Task Force.

2. Includes responsibility for budgetary funding aspects of Marine Atlantic Inc., Canadian National Railway, Canada Ports Corporation, St. Lawrence Seaway Authority, Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. and Via Rail Canada Inc.. Appropriations are listed separately under the Crown corporations heading.

3. Includes responsibility for budgetary funding aspects of Pilotage Authorities and Canarctic Shipping Co. Ltd. The appropriations are listed separately under the Crown corporations heading.

4. Includes 18 "other" person-years. See p. 3-4.

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

Government Objectives: Since late 1984, government priorities have focused on certain themes: reduction of the role of government in the economy; expenditure reduction and restraint; reduction of economic regulation; a freer regime in international trade, including the Canada-U.S. free trade agreement; greater productivity through science and technology; targeted regional development through designated agencies. Transport Canada's policy and program-management priorities have closely followed these themes.

In addition to reaffirming the themes noted above, the April, 1989 Speech from the Throne added others. These are: reduction of interprovincial trade barriers; outward-looking trade policies to ensure international competitiveness; and increased attention for trade in the Asia/Pacific region and Europe. Besides stressing these economic themes, the Throne Speech identified protection of the physical environment as a top government priority.

The budget submitted to Parliament April 26, 1989, confirmed the government's intention to reduce the annual deficit. The transportation impacts of the budget include: elimination of the At and East freight subsidy; reduction of the VIA Rail subsidy; privatization of Air Canada; termination of the branch line rehabilitation program; and increases in the excise tax on gasoline.

Economic Performance: In 1989, the Canadian economy entered its seventh year of uninterrupted growth since the 1982 recession. During the post recession period of 1983-88, economic growth averaged 4.5% a year, among the highest of industrialized nations. This was the result of employment and productivity gains of about 2.4% and 2.0% respectively.

The period of recovery from the worst post-war economic recession, and the ensuing expansion phase, have been typical of previous economic cycles: higher consumer spending during the recovery period, followed by increased investment outlays during the expansion period. This also coincided with some restructuring of our industrial base in anticipation of the Canada-U.S. free trade agreement (FTA). These two expenditure components have, in an average year, increased by 4.4% and 6.2% respectively. Such growth entailed a significant increase in imports (almost 11% a year), overshadowing the large 8.2% increase in exports.

This surge in the overall economy, particularly in the export market, generated increased economic activity in the transportation services sector at the rate of 5.2% a year. Most affected by the 1982 recession, rail transportation out-performed all other modes (6.3%), followed by trucking (5.6%), water (4.6%) and air (4.8%).

Economic developments generally are shaped by one or more of the following sources of change: (a) the international sector, (b) the private sector, (c) the government sector and (d) other sources. All these factors have played an important role in shaping the course of events during 1983-88 and will continue to do so in the future.

Several changes have taken place in the external sector such as the drop in oil prices, the heavier reliance of the U.S. economy on exports, and results of the Free Trade Agreement. As mentioned before, the private sector, with a strong growth in consumption and investment, has been instrumental in the good performance of the economy. As for the government sector, the need to keep the deficit in check has started an era of restrictive policies aimed at increasing revenues and cutting costs that may persist over the next decade. The major stock market correction of October 1987 and a drought that affected the agricultural sector in western Canada are other factors that altered economic growth.

Economic Outlook: Despite weakness in oil and gas exploration activity, non-residential business investment was expected to be the major source of growth in 1989. As a result, imports will increase sizably and, with exports slowing down, the current account will post a record deficit: more than $12 billion.

Personal real disposable income is advancing by more than 4% but lower confidence in the economy is now causing consumers to spend at a lower rate. Major causes for the largest drop in consumer confidence since 1981 are: falling optimism regarding personal finances (as it interrelates with high interest rates), high unemployment rates, contractionary government budgets and lower prospects for employment in the near future. Hardest hit are "large-ticket" consumer items such as durables and housing starts. Lower economic growth and poor performance of exports will limit growth in transportation to less than 1% in 1989. For these reasons, at the end of 1989 and in the following year, the Canadian economy is expected to show signs of weakness, a development usually referred to as a "soft-landing" scenario.

Longer term economic growth to 1996 will see the Canadian economy and the transportation sector growing at an average rate of 2.7%, personal real disposable income at 1.4% and population at 0.9%. The expectation of lower oil prices as well as the inclusion of the free trade agreement in our forecasts have improved the prospects for higher economic growth.

2. Initiatives

Following is an elaboration by Activity of initiatives planned for 1990-91:

Policy and Coordination

Environment: a review of departmental activities will be undertaken to determine how best to integrate environmental considerations into the decision-making process. Transport Canada's contribution to the government's White Paper on "An Environmental Agenda for the 1990s" as well as the review of the Environment Assessment Review Panel (EARP) guidelines and legislation will be coordinated.

Subsidies: the provision of strategic direction to Crown corporations will be pursued in an effort to reduce subsidy requirements.

Substance Use: a strategy on substance use in safety-sensitive positions in the transportation sector will be developed and presented to Cabinet.

Departmental and Government Initiatives: a memorandum of understanding will detail how Transport Canada will interact with the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (CTAISB). New and improved bilateral air agreements with other foreign governments will be negotiated.

Marine/Canadian Coast Guard

Port State Control: Marine Group will increase the level of inspections of foreign vessels entering Canadian ports to meet an international commitment and to protect Canadian workers, waters and the environment from the dangers associated with unseaworthy ships.

Tanker Safety and Marine Spills Response Capability: the Coast Guard will review and provide advice to the Minister on the recommendations from the report of the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability. Following the Government's review and decision on the report's recommendations, the Coast Guard will proceed as directed with implementation.

Aviation

Aviation Safety: aviation safety remains oriented towards the three main, inter-related priorities of regulation, air navigation services and safety promotion. The following issues are specifically targeted:

- review of policies related to aging aircraft;
- development of new aviation technologies and systems;
- resolution of capacity problems with air navigation systems;
- reduction of accident rate for small aircraft operators and mid-air collision risk in Canadian-managed airspace; and
- review of safety program needs of the aviation industry.

Human resources management in the Aviation Group will focus on the following:

- An accelerated recruitment, training and retention plan for trained technical personnel, especially air traffic controllers and radio operators; and
- an evaluation of the appropriateness of current levels of service in regulatory and safety-information programs, as part of the Minister's task force on aviation safety.

A Canadian pilot/controller glossary that ensures error-free common terminology will be developed following recommendations by the Canadian Airspace Review.

Airport Transfers: the Aviation Group will support the transfer of Transport Canada airports as well as the Airports Group's efforts to commercialize operations. Agreements will be negotiated with the Local Airport Authorities (LAA) and the Airports Group to protect Aviation Group operations at airports with full recognition of the department's safety mandate.

Airports

Safety: the access pass control system will be enhanced. New training courses are under development to improve safety and security, including training for non-government employees at federal airports.

Capacity: the air transportation system, particularly the airports at Toronto and Vancouver, are under demand strains. A series of short-, medium- and long-term measures are to be implemented to tackle these problems on various fronts. Capacity management techniques such as aircraft reservation systems and computerized airside capacity

management programs will maximize the use of existing facilities. A Southern Ontario planning team has been created to examine Toronto's congestion problem, while another planning team is being considered for Vancouver.

Airport Transfers: the Airports Transfer Task Force has received formal proposals from interested groups in Montreal, Edmonton, Calgary and Vancouver. The government hopes to conclude airport transfer agreements with these groups and others who may choose to submit formal proposals during the coming year.

For those airports that remain under the Department, Airports will endeavour to prepare individual sites for transfer to local authorities by bringing each closer to commercial viability through improved business practices.

Surface

Road Safety and Motor Vehicle Regulation: motor vehicle occupant protection will continue to be a high priority. More stringent standards for protection in frontal crashes will be introduced. Additional regulations will also be developed regarding the safety of used cars imported from the United States, as well as the braking characteristics of heavy commercial vehicles. Opportunities will be examined to reduce the impact of motor vehicle use on the build-up of "greenhouse-effect" gases in the atmosphere.

Transportation of Dangerous Goods: a study to investigate the relationship between train speeds and the potential release of dangerous goods is planned. Amendments to the Regulations concerning infectious substances and biomedical waste will be initiated along with the incorporation of the National Transportation Agency's "Red Book" into Transport of Dangerous Goods Regulations.

3. Update on Previously Reported Initiatives

Presented below by activity, are updates on major initiatives reported in previous expenditure plans.

Policy & Coordination

Regional Development and Communications (1988-89): additional financial and management control structures were developed for economic and regional development agreements (ERDA) as well as for other transfer payments and it is expected that full implementation will be completed within this fiscal year.

Motor Carriers Safety Code (1988-89): transfer payments to provinces during 1988-89, for the development and implementation of a national safety code amounted to $5.1 million. Some $10 million will be spent during the next two years.

Marine/Canadian Coast Guard

Search and Rescue - Type 500 vessels (1989-90): two Type 500 SAR vessels are being constructed to replace the *CCGS Ready* and *CCGS Racer*, 29 m intermediate SAR cutters, currently used for SAR operations off the West Coast. These sister ships were both built in 1963 with an anticipated maximum 20-year effective lifespan. Construction of the two Type 500 SAR vessels is scheduled for completion and delivery by May 1990 for the first vessel and September 1990 for the second. Total estimated cost of the project is $44.1 million.

Regulatory - EPIRBs (1989-90): the regulatory initiative for the mandatory carriage of 406 MHz Emergency Position Indicating Radiobeacons (EPIRBs) commenced early in 1986. Coroners' inquests and formal inquiries into shipping casualties have recognized the safety advantages of these devices and have recommended their carriage by Canadian Vessels. It is expected that this regulatory requirement, applicable to those vessels 20 meters or more in length, excluding pleasure craft, will be implemented early in 1990.

CCGS *Louis S. St. Laurent* (1988-89): the CCGS *Louis S. St. Laurent* is a type 1300 heavy Gulf icebreaker - largest in the Canadian Coast Guard fleet - and provides ice-breaking services in the Arctic during the summer season and in the Gulf of St. Lawrence during the winter months. The purpose of this project is to modernize the vessel to ensure reliability in meeting program requirements for the next 20 years. A total estimated cost of $95.5 million for the modernization was approved June 29, 1988 as well as authority to manage the project as a major Crown project. Work on the vessel began late August 1988 at Halifax-Darmouth Industries Limited, with a scheduled completion date of November 1990. (See also p.3-31)

Lightstation Monitoring Program (1988-89): implementation of the estimated $18.1 million Lightstation Monitoring Program (LMP) will enable the Coast Guard to reduce annual operating expenditures by $5 million and person-years by 155 by 1993. To date, a total of 143 lightstations have been destaffed and person-years have been reduced by 116. No lightkeepers were laid off without an opportunity for alternate employment.

Enhanced Light Helicopters (1988-89): the Canadian Coast Guard is planning to replace its light single engine helicopters with twin engine helicopters to improve safety with respect to operations over water. The aircraft will be multi-tasked to meet the following mission requirements: marine SAR support; navigational aids servicing and construction support; station resupply/servicing; ice reconnaissance, pollution countermeasures; mercy missions; fleet logistics; and support to other government and non-government agencies.

Small Port Infrastructure (1988-89): as part of the Coast Guard's continuing effort to ensure orderly replacement of public port facilities, the following capital projects have been completed: wharf reconstruction, Long Pond (Manuels), Nfld., began June 1988 and was completed September 1989 at a cost of $3.2 million; wharf reconstruction, St. Lewis, Nfld., began June 1988 and was completed November 1989 at a cost of $1.8 million; wharf reconstruction, Iona, N.S. commenced July 1988 and was completed June 1989 at a cost of $2 million; marine terminal rehabilitation, Cap-aux-Meules, Que. commenced September 1988 and was completed August 1989 at a cost of $4.2 million; wharf expansion, Sand Point, N.B. began in October 1987 and was completed September 1989 at a cost of $9.9 million; and wharf reconstruction Phase III, Souris, P.E.I. commenced April 1989 and was completed November 1989 at a cost of $2.5 million.

Aviation

Flight Safety (1988-89): the following initiatives have been undertaken:

- Development and improvement of policies and measures - collision avoidance measures (CAM) to reduce the risk of mid-air collision are under development. The use of altitude encoding (Mode C) transponders will become mandatory at specific radar serviced airports in Canada by August 1, 1990. The Aviation Information Review System that will improve the effectiveness of the air carrier operational audit program is now in place. Changes are being made to the program and will take into consideration the special audit requirements for new carriers. An annual Canadian aviation safety conference has been organized to increase the industry's knowledge of and participation in aviation safety activities

- organization and training - staffing is underway to centralize management of instrument flight rules (IFR) air traffic control facilities. A regional aviation safety officer specialty course training standard has been developed and is being used in regional training.

- systems development - studies are being conducted to increase the airside capacity at Vancouver International Airport and to improve noise abatement procedures at Pearson International Airport. Two leased microwave landing systems (MLS) and one Transport-owned set of distance measuring equipment (DME) have been installed at Toronto Island Airport. A new air traffic control tower also has been commissioned at that site. To improve traffic control services in Canada's far north, the Northern Airspace Control System (NACS) has been implemented.

Cost Recovery (1989-90): cost recovery strategies and practices have been developed. A proposal to recover the incremental cost of regulatory services provided to Canadian operators outside Canada now has been completed. These measures were brought about by the evolving structure of the air carrier industry in recent years that has resulted in a growing and changing demand for regulatory services.

Air Navigation System - Major Crown Projects (1989-90): the Canadian Airspace System Plan (CASP), that will guide the development of the Canadian Air Navigation System into the 21st century, encompasses the following:

- The Radar Modernization Project (RAMP) is progressing and involves the procurement and installation of Surveillance Radar and Display Systems necessary for effective and efficient control of air traffic in Canadian airspace.

- the Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) project has received Effective Project Approval and implementation has begun. The objective of the project is to improve the efficiency of the air traffic control function while permitting it to handle an ever-increasing volume of air traffic safely and efficiently.

- the Microwave Landing System (MLS) Project has been approved by Treasury Board and will stand as the future standard for precision approach guidance at Canadian airports. The project to purchase and install 42 MLSs has received Preliminary Project Approval for Phase I implementation.

- the Systems Engineering and Integration Project (SEIP) is underway and will ensure an efficient integration of the overall air navigation system capital program within CASP.

Operational Fleet Plan (1987-88): an aircraft operational fleet plan has been established following the report prepared by a Task Force that determined the types and numbers of Aircraft required to complete essential inspection flying and pilot training goals. The plan's requirements will be considered in the context of the overall aircraft services capital investment plan.

Airports

Transport Canada Airports Authority Model (1989-90): this Departmental initiative is largely completed. A commercial accounting system has been implemented in Winnipeg. Business planning has modified the way the Airports Group approaches the planning and budgeting process, with an increased emphasis on commercial operation.

However, the signing of letters of intent to transfer to Local Airport Authorities four major airports (Vancouver, Edmonton, Calgary and Mirabel-Dorval, Montreal) has modified the implementation plan. First, it is no longer necessary or desirable to establish a board of directors for the Government's airport business. Second, the commercial accounting system will not be established at airports that are to be transferred, except at the request of the Local Airport Authority. Third, the human resource plan has placed increasing emphasis on the management of this aspect of airport transfer.

Revenue Generation (1989-90): improvements in the management and operation of airport vehicle parking lots has been initiated and full implementation is expected within two years. Revenues generated in 1988-89 from these initiatives are up 7% from 1987-88. The Montreal Gateway Program has been launched in order to capture a greater share of the traffic destined for the eastern seaboard. An extensive training program also has been launched to provide site personnel with a working knowledge for commercial property management and revenue generating contract administration.

Transfer of Airports to Local Authorities (1989-90): airports will continue to support the Transfer Task Force in the evaluation and negotiation of proposals to assume responsibility for operating airports.

Surface

Road Safety and Motor Vehicle Regulation (1989-90): improved performance standards for restraint systems during frontal collisions were published as a proposed regulation. Six full-scale crash tests were conducted at the Department's Motor Vehicle Test Centre to assess the performance of vehicles in side-impact collisions and to evaluate alternative test procedures. The all-terrain vehicle (ATV) industry has adopted a number of voluntary safety requirements for these vehicles and the Department is working with industry on further improvements including stability and vehicle lighting. A plan has been announced to develop initiatives to bring further reductions in automotive-type engine emissions for the 1990s and early 2000s. This plan was the subject of extensive public consultations in the fall of 1989 and detailed studies of the costs and benefits of the various options are underway.

Transport of Dangerous Goods (1989-90): regulatory enforcement was improved through the hiring of new inspectors. An omnibus amendment to the Transportation of Dangerous Goods Regulations is being prepared. Half the drafting is completed. A full version should be distributed for consultation in the last quarter of 1990. The review and validation of emergency response assistance plans continues within the directorate.

E. Program Effectiveness

During fiscal year 1989-90, the Program Evaluation Branch completed one evaluation, two preparatory studies and one evaluation framework. In addition, several special projects were completed. Seven evaluations, and preparatory studies for three other evaluations, are underway.

Results of the completed evaluations are shown below:

Icebreaking and Arctic Operations Evaluation. The Icebreaking and Arctic Operations Program Evaluation determined that icebreaking clients are extremely satisfied with the service. Demand for icebreaking was found to be relatively stable. A study of the economic impact of icebreaking on Eastern Canada concluded that icebreaking makes a significant contribution to the economy. Without icebreaking there would be significant structural unemployment in industries dependent on water-borne transport. There would also be higher costs for storage and infrastructure.

As a result of preparatory studies completed earlier, evaluations are under way covering: Road Safety and Motor Vehicle Regulation*, Aviation Regulation* and Aviation Safety Analysis and Promotion*, Surface Policy and Programs*, Marine Environmental Protection and Clean-up* and Marine Navigation System.

In addition, evaluations are underway covering Air Traffic Control and Air Navigation Systems.

Preparatory studies have begun on three components. These are: Research and Development, Marine Search and Rescue and External Communications. It should be noted that not all of the preparatory studies may lead to program evaluations.

---

* Evaluation studies to be completed prior to end of FY 1989-90.

Section II
Analysis by Activity

A. Policy and Coordination

Objective

To develop, recommend and coordinate the non-operational and multi-modal policies and programs required to meet the Department's objectives and to provide the necessary data, forecasts, research and executive services; to provide secretariat services for the Minister and Deputy Minister.

Description

The Policy and Coordination Activity is responsible for the development and coordination of transportation non-operational or multi-modal policy, involving the marine, air and surface modes and related Crown corporations; provision of secretariat services; compliance with Access to Information/Privacy/Human Rights Acts; short and long-term strategic policy planning and development; economic analysis; research and development; management of provision of financial support to VIA Rail, Economic and Regional Development Agreements (ERDAs), highway programs, Newfoundland Railway Containerization Program, ferry services consisting of Marine Atlantic, private ferry services and provincial ferry services; Newfoundland Dockyard Company, Canada Ports Corporation, and the St. Lawrence Seaway Authority (Jacques Cartier and Champlain Bridges).

Resource Summaries

The Policy and Coordination Activity accounts for approximately 40.7% of the Department's net total 1990-91 expenditures and 1.5% of the total person-years.

Figure 2-1: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Strategic Policy and Analysis	6,673	43	9,810	55	(3,137)	(12)
Research and Development	18,286	51	18,495	53	(209)	(2)
Transportation Policy and Financial Support	760,584	87	1,001,748	87	(241,164)	-
Direction and Coordination	98,369	116	91,292	126	7,077	(10)
	883,912	297	1,121,345	321	(237,433)	(24)
Non Budgetary						
Loan to St. John's Port Corporation	-		-		-	
Loan to Prince Rupert Port Corporation	-		17,300		(17,300)	
	883,912	297	1,138,645	321	(254,733)	(24)

Explanation of Change: The financial requirements for 1990-91 are $254.7 million or 22.4% lower than the 1989-90 forecast. The decrease is a result of the following factors:

$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

- **Operating:** reduced spending due to staff reductions as well as in Professional and Special Services; (3.4)
- **Capital:** increase spending for automating and equipping offices; 0.1
- **Grants and Contributions:** decreased requirements for RTAC ($0.1 million), Highway Improvement Programs ($5.8 million), Motor Carriers Safety Code ($2.7 million), Newfoundland, Dockyard ($3.3 million), Freight Rates for Grain - Special Assistance ($8.2 million), Prairie Branchline Rehabilitation ($5.5 million) and Victoria Jubilee Bridge ($0.7 million); offset by increased spending for Economic and Regional Development Agreements (ERDAs) ($5.3 million), B.C. Water Transport ($0.9 million), Autoroute 13 ($1.5 million), Ferry and Coastal Freight Services ($1.6 million), Nfld. Supplementary Pensions ($0.2 million) and Trans-Canada Highway Agreement ($10.0 million). (6.8)

	$ Millions

Budgetary - Crown Corporations

- reduced payments to Canada Ports Corporation ($8.1 million), Marine Atlantic ($128.7 million), VIA Rail ($106.0 million), St. Lawrence Seaway Authority ($0.4 million), and Canadian National Railways for Labour Assistance ($0.1 million); offset in part by increased payments for the Jacques Cartier and Champlain Bridges ($16.0 million). (227.3)

Non-Budgetary

- net decrease in non-budgetary expenditures as a loan to Prince Rupert Port Corporation was for 1989-90 only. (17.3)

Explanation of 1989-90 Forecast: The 1989-90 budgetary forecast is $13.1 or 1.1% lower than the budgetary 1989-90 Main Estimates of $1,151.7 million. The difference is explained by the following major items:

Budgetary - Departmental Operations

- **Operating:** increased spending in Salaries and Wages and increased funding for research and development for the Core R&D program; 5.6

- **Capital:** management of the construction of a ferry for the P.E.I.-N.S. Ferry Services was transferred to the Marine Activity; (17.4)

- **Grants and Contributions:** increased spending on Economic and Regional Development Agreements (ERDA's) ($0.3 million), due to clean-up clause in the agreements, RTAC ($0.1 million), the Newfoundland Dockyard ($1.0 million) and the Victoria Jubilee Bridge ($0.3 million); offset by decreased spending for B.C. Water Transport ($0.2 million), Highway Improvement Programs ($4.6 million), Autoroute 13 ($10.0 million), Motor Carriers Safety Code ($1.1 million), Freight Rates for Grain Producers ($5.9 million), Prairie Branchline Rehabilitation ($0.3 million), Leasing of Grain Cars ($1.0 million) the Nfld. Supplementary Pensions ($0.2 million) and Ferry and Coastal Freight Services ($0.8 million). (22.4)

Budgetary - Crown Corporations

- **Jacques Cartier and Champlain Bridges:** increased expenditures due to major maintenance plan. 3.9

Budgetary - Crown Corporations (cont'd)

- **Canada Ports Corporation:** dust control, heating projects at Churchill and St. John's, Hammerson 5.2
- **Marine Atlantic:** acquisition of M.V. *Joseph and Clara Smallwood.* 12.0

Past Financial Performance

Figure 2-2: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Strategic Policy and Analysis	6,145	60	6,737	51	(592)	9
Research and Development	19,913	59	17,335	55	2,578	4
Transportation Policy and Financial Support	1,007,817	101	1,016,396	100	(8,579)	1
Direction and Coordination	51,267	135	47,195	117	4,072	18
	1,085,142	355	1,087,663	323	(2,521)	32
Non-Budgetary						
Transportation Policy and Financial Support	1,000		1,000		-	
	1,086,142	355	1,088,663	323	(2,521)	32

Explanation of Change: Actual financial requirements were $2.5 million or 0.2% lower than projected in 1988-89 Main Estimates. The major causes for this decrease are as follows:

$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

- **Operating:** increased salary costs ($1.8 million) and increased funding for research and development for the Core R&D program ($3.8 million); offset by decreased spending on other operating costs ($1.0 million) 4.6
- **Capital:** increased spending for automating and equipping offices 0.1

- **Grants and Contributions:** decreases in spending in Economic and Regional Development Agreements (ERDA's) ($9.5 million) due to start-up delays, Autoroute 13- Mirabel/Dorval ($10.0 million), Motor Carriers Safety Code ($1.3 million), Ferry and Coastal Freight ($0.2 million), Nfld Freight Transportation ($9.4 million), Prairie Branchline Rehabilitation Program ($19.9 million), Leasing of Grain Cars ($1.9 million), B.C. Water Transport ($0.1 million), the Nfld. Supplementary Pensions ($0.3 million) and decrease in expenditures related to Victoria Bridge Tolls ($0.7 million), offset by increased spending on Labour Assistance Program ($22.0 million), Montreal Commuter Train System ($3.7 million), Transport of Disabled Persons ($0.8 million), Highway Improvement Program ($1.2 million), Nfld. Dockyard Co. ($6.4 million), Freight Rates for Grain ($19.4 million) and others ($0.4 million). 0.6

- **Crown Corporations:**

  - **Marine Atlantic Inc.:** decreased spending due to capital program slippage and increased operating revenues. (6.7)

  - **VIA Rail:** changes to Payments at Year End (PAYE) requirements resulting in surplus funds (4.5)

  - **Others:** minor net increases in payments to Crown Corporations 3.4

Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Policy and Coordination, please refer to the following sub-activities:

		Page
A.1	Strategic Policy and Economic Analysis	2-6
A.2	Research and Development	2-8
A.3	Transportation Policy and Financial Support	2-10
A.4	Direction and Coordination	2-15

A.1 Strategic Policy and Economic Analysis

Objective

To recommend corporate options for multi-modal and strategic transportation policies and provide data, forecasts, economic analyses and economic research for policy and program development purposes.

Description

This sub-activity encompasses transportation related economic data bases, forecasting and studies, corporate planning and strategic policy formulation. A department-wide perspective is taken in these activities to ensure compatible forecasts and data bases, consistency among various transportation plans and policies and appropriate inputs and responses to government priorities and objectives.

Economic Analysis: Transportation statistics, forecasts and economic analysis are prepared at national, modal, regional and site levels with the objective of providing managers with data required for planning, strategic and operational policy assessment and decision making. Economic research contributes specialized inputs to management's information base. In addition, frequent requests are received for statistics, forecasts and analyses in support of Departmental objectives.

Strategic Policy: Short- and long-term strategic transportation issues are identified and analysed in order to identify and recommend corporate options and priorities to address them. Assistance is provided to implement transportation policies and legislation for approved strategies. In order to carry out this role, it is necessary to identify social, economic and institutional trends and their implications, develop specific corporate priorities, challenge policy proposals with respect to these priorities and integrate them into the processes that lead up to major transportation initiatives and legislation.

Resource Summaries

The Strategic Policy and Economic Analysis sub-activity accounts for 0.8% of the financial resources and 14.5% of the person-years of the Policy and Coordination Activity.

Figure 2-3: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Economic Analysis	4,998	27	4,829	36	4,302	41
Grants and Contributions	-	-	-	-	10	
Strategic Policy	1,675	16	4,981	19	1,833	19
	6,673	43	9,810	55	6,145	60

1988-89 Financial Performance:

Figure 2-4: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Economic Analysis	4,302	41	4,776	31	(474)	10
Grants and Contributions	10		13		(3)	
Strategic Policy	1,833	19	1,948	20	(115)	(1)
	6,145	60	6,737	51	(592)	9

Performance Information and Resource Justification

Due to the primary staff role nature of the Strategic Policy component to the department and the Minister, quantitative measurement of the relationship between the resources applied and performance is inappropriate.

Economic Analysis resources are directed towards providing the Department with timely, accurate and complete management information necessary for effective policy development, planning and performance monitoring. In addition, efforts are directed towards stimulating as much transportation related economic research activity as possible with the limited resources available in order to improve the overall departmental program delivery effectiveness.

A.2 Research and Development

Objective

To plan and conduct research and development activities to assist in implementing federal policies and programs as they apply to transportation, to meet specific Departmental goals for improved access for handicapped and energy conservation and to implement innovation in transportation industry in contribution to the achievement of Departmental objectives.

Description

The present priority in transportation research is early identification and long-term application of emerging technologies in support of Departmental priorities such as safety. Funds are directed to industry and academic research efforts to develop original concepts and to adapt foreign innovations to the Canadian transportation market.

Resource Summaries

The Research and Development sub-activity accounts for 2.1% of the financial resources and 17.2% of the person-years of the Policy and Coordination Activity.

Figure 2-5: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Research and Development	17,055	51	16,782	53	17,418	59
Grants and Contributions	1,231		1,713	-	2,495	-
	18,286	51	18,495	53	19,913	59

1988-89 Financial Performance: Actual expenditures were higher than Main Estimates figures due to an increase in the Core R&D program.

Figure 2-6: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Research and Development	17,418	59	15,085	55	2,333	4
Grants and Contributions	2,495		2,250		245	
	19,913	59	17,335	55	2,578	4

Performance Information and Resource Justification

The Department's research and development effort is directed towards stimulating research activity within limited resources and seeks to optimize the potential benefits of this research to improve transportation safety, economy and effectiveness. Resources are allocated among the different elements of the program according to controlled allotments for core research, energy and Economic and Regional Development Agreement (ERDA) related research.

Research and development activities are priorized and funded with the aim of achieving timely technological innovation in support of departmental policy, operational, regulatory and procurement objectives; contributing to the related federal objectives in such areas as energy, improved access for handicapped and elderly and industrial and regional development; promoting and facilitating timely technological innovation in the Canadian transportation community; fostering cooperation with other federal departments, other levels of government, industry, universities, other countries and international agencies. The person-year resource requirement is related to total available funding, the number and complexity of projects, their stage in the innovation cycle and the monitoring and diffusion activities involved.

Major outputs of the program are: core (developmental) research, energy conservation, ERDA-related research and applied technology. The core research function encompasses exploratory work focussing on emerging technologies and long-term applications in support of departmental objectives and sector-directed work in support of policy objectives. Tasks under the energy allotment include: conservation, alternative fuels and energy transport. The principal project under the Quebec ERDA sub-agreement is the funding of provincial transportation research through contracts to industry. The Department also acts as a catalyst to research by contributing to the Canadian element of the U.S. Strategic Highway Research Program (C-SHRP), university-based research institutes and university related granting councils.

A.3 Transportation Policy and Financial Support

Objective

To provide policy advice and, where necessary, financial support to achieve departmental objectives in the air, marine and surface modes of transportation.

Description

This sub-activity facilitates the efficient and economical movement of rail freight and passenger traffic, motor carrier traffic, coastal and inland shipping, ferry services, domestic, international and transborder air transportation and Canadian representation in the International Civil Aviation Organization (ICAO) by the following means.

Air Policy and Programs: Provide policy advice to the Department and Minister on domestic and international air transportation issues, air services subsidies, petitions against regulatory decisions, negotiation of international and transborder bilateral air agreements, designation of Canadian carriers for international services; representation before the International Civil Aviation Organization (ICAO); and administration of the Regional, Local and Commuter Services Exchange of Notes (1984) with the United States of America.

Marine Policy and Programs: Provide policy advice to the Department and Minister on national and international marine transportation policies and systems in order to achieve departmental objectives for efficient, economical and effective maritime transportation of people and goods. Financial support is provided to B.C. coastal shipping and ferry services, private Atlantic region ferry services and Newfoundland Dockyard Company.

Subsidies are paid to Marine Atlantic to maintain services guaranteed to Atlantic Canada by Confederation and subsequent agreements. Further capital acquisition support contributions are made for ferry construction, terminal and support facilities and major ship repair or refitting.

Newfoundland Dockyard Company received assistance over a four year period to ensure the survival of the facility during a downturn in offshore fishing fleet maintenance, the loss of a Russian trawler repair contract and a reduction in the size of the Marine Atlantic fleet.

Surface Policy and Programs: Provide policy advice to the Department and Minister on rail and highway transportation issues including highway related Economic Regional Development Agreements (ERDA), highway improvement programs, hopper car refurbishing and leasing arrangements, containerization of Newfoundland rail freight, pension and labour adjustment assistance and statutory payments to replace tolls on the Victoria Jubilee Bridge.

Financial support is also provided to: VIA Rail Canada Inc. for operation of rail passenger services, to finance the acquisition of new equipment, infrastructure improvements and maintenance facilities; and to provide labour adjustment assistance to CN and employees affected by government sanctioned efforts to improve efficiency and economy, reduce duplication in services and minimize losses.

Resource Summaries

The Transportation Policy and Financial Support sub-activity accounts for 86.0% of the financial resources and 29.3% of the person-years of the Policy and Coordination Activity.

Figure 2-7: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Air Policy and Programs	1,519	15	1,328	18	1,525	18
Marine Policy and Programs	3,242	30	3,754	29	3,712	37
Marine Atlantic	136,800	-	265,467	-	126,481	-
Grants and Contributions	30,488	-	31,337	-	36,218	-
Surface Policy and Programs	4,578	42	4,439	40	4,121	46
VIA Rail	435,000	-	541,000	-	607,438	-
Canadian National Railways	37	-	156	-	113	-
Grants and Contributions*	148,920	-	154,267	-	228,209	-
	760,584	87	1,001,748	87	1,007,817	101
Non-Budgetary						
St. John's Port Corporation	-		-		1,000	
Prince Rupert Port Corporation	-		17,300		-	
	760,584	87	1,019,048	87	1,008,817	101

* Includes statutory payment for Victoria Jubilee Bridge $2,600,000 for 1990-91, $3,300,000 for 1989-90 and $2,233,401 for 1988-89.

1988-89 Financial Performance: Actual expenditures were lower than the Main Estimate figures due mainly to lower than anticipated payments to Marine Atlantic and VIA Rail.

Figure 2-8: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Air Policy and Programs	1,525	18	1,577	19	(52)	(1)
Marine Policy and Programs	3,712	37	3,607	34	105	3
Marine Atlantic	126,481	-	133,185	-	(6,704)	-
Grants and Contributions	36,218	-	30,887	-	5,331	-
Surface Policy and Programs	4,121	46	4,863	47	(742)	(1)
VIA Rail	607,438	-	611,925	-	(4,487)	-
Canadian National Railways	113	-	116	-	(3)	-
Grants and Contributions*	228,209	-	230,236	-	(2,027)	-
	1,007,817	101	1,016,396	100	(8,579)	1
Non-Budgetary						
St. John's Port Corporation	1,000		1,000		0	
	1,008,817	101	1,017,396	100	(8,579)	1

* Includes statutory payment for the Victoria Jubilee Bridge - $2,233,401

Performance Information and Resource Justification

In 1990-91, the resources of the Transportation Policy and Financial support sub-activity are expected to be directed 75.2% to Crown corporations, 23.6% to grants and contributions in support of transportation objectives and 1.2% towards administrative overhead, control and coordination.

Air Policy and Programs: performance is measured in terms of variety and scope of service offerings, both domestically and internationally, as well as financial health of Canadian carriers. In the international sector, some 45 air bilateral agreements have been put in place. Within the framework of the Regional, Local and Commuter Services Exchange of Notes, some 90 applications have been reviewed and 67 new short-haul air services approved between Canada and the U.S.A. About 12-15 rounds of bilateral negotiations for new or revised air service agreements are planned. In the domestic sector, policies are being developed which reflect the new economic regulatory framework arising from the "Freedom to Move" initiative and deficit reduction programs.

Marine Policy and Programs: administers a grants and contributions program for private ferry operators and BC ferry services as well as administering and coordinating subsidies to the following corporations:

Marine Atlantic Inc.: provides ferry and coastal shipping capacity for movement of freight, vehicles and passengers in the Atlantic Provinces. It is expected that the corporation will move 2.6 million passengers, 2.58 million auto equivalent units (AEU) for a subsidy of $46.10 each AEU in 1989. The decline in the subsidy per AEU is attributable to planned fleet rationalization which saw the introduction of the M.V. Joseph and Clara Smallwood into service in late 1989. The corporation's overall performance is measured in terms of cost recovery and the ability of management to deliver planned capacity at approved forecasted cost with adequate levels of client satisfaction.

Surface Policy and Programs: administers subsidies to Via Rail and manages the grants and contributions programs described below:

VIA Rail Canada Inc.: in the 1989 Spring Budget the government's new funding levels were set for the corporation, substantially reducing financial assistance available over the planning horizon. Significant reductions have recently been announced in passenger train services. Consistent with the new government policy direction, the corporation is developing a corporate plan embodying revised strategies and objectives.

Grants and Contributions: administered by Surface Policy and Programs, are grouped by purpose, as follows:

- **Grain Transportation:** contributions are made towards hopper car leasing ($16.6 million);

- **Highway Transportation:** financial assistance is provided within the context of ERDA sub-agreements and other bilateral agreements (expected to reach $116.5 million in 1990-91) and Yellowhead highway program ($9.6 million) in order to improve interprovincial connections and assist economic development in regions that have fallen behind national standards or serve as bridges between isolated population concentrations.

- **Other Grants and Contributions:** include such items as contributions in support of a National Motor Carrier Safety Code ($3.7 million).

A.4 Direction and Coordination

Objective

To provide direction and overall management to the Policy and Coordination Activity; represent the Policy and Coordination Group at the regional level; provide executive services of financial assessment, administrative services and resource management; and the coordination services of departmental secretariat, Crown corporation policy, intergovernmental relations and transportation of the disabled.

Description

This sub-activity provides, for the other sub-activities of the Policy and Coordination Activity, the Deputy Minister and Minister, direction and coordination, regional coordination and consultation with stakeholders, coordinating replies to correspondence and requests under the Access to Information Act, policy and financial assessments, overall coordination of Crown corporation shareholder responsibilities, controlling payments against specialized contribution procedures or regulations, providing purchasing and personnel liaison services, etc.

Direction: constitutes the office of the ADM and Associate ADM, Regional Directors and Executive Services which provide overall direction to the Policy and Coordination Activity in the formulation of policy, exercising financial control and providing delegated services on behalf of modal directors, Economic Analysis, Coordination, Personnel, Finance and Administration.

Assistance to pensions of former employees of Newfoundland and Intercolonial and P.E.I. railways ($4.0 million), statutory payments for the Victoria Jubilee Bridge ($2.6 million), and support to research projects, educational and industry associations, are managed by this function. The level of funding for such items fluctuates yearly.

Coordination Group: acts as the Departmental Secretariat, advises the Minister on shareholder duties towards Crown corporations that are not heavily appropriation-dependant, coordinates industrial and inter-government relations and manages programs that assist the transportation of the handicapped.

Canada Ports Corporation and the St. Lawrence Seaway Authority receive payments towards capital projects deemed necessary for health, safety or maintenance of essential services reasons. Loans are occasionally made from the Consolidated Revenue Fund to local port corporations for commercially viable projects.

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Corporation - a subsidiary to the St. Lawrence Seaway Authority - receives subsidy assistance supplementing toll revenues which fall short of covering major maintenance costs being incurred in the next few years.

Resource Summaries

The Direction and Coordination sub-activity accounts for 11.1% of the financial resources and 39.0% of the person-years of the Policy and Coordination Activity.

Figure 2-9: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Direction	6,718	54	7,395	70	5,824	74
Grants and Contributions	4,185	-	4,355	-	3,947	-
Coordination	5,586	62	5,227	56	3,746	61
Canada Ports Corporation	23,350	-	32,207	-	2,775	-
St. Lawrence Seaway Authority	27,300	-	26,900	-	25,400	-
J. Cartier/Champlain Bridge	30,630	-	14,643	-	8,783	-
Grants and Contributions	600	-	565	-	792	-
	98,369	116	91,292	126	51,267	135

1988-89 Financial Performance: The actual expenditures are higher than the Main Estimates figures due mainly to increased payments to Canada Ports Corporation for dust control and increased expenditures for operating costs.

Figure 2-10: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Direction	5,824	75	2,586	51	3,238	24
Grants and Contributions	3,947	-	4,185	-	(238)	-
Coordination	3,746	60	6,274	66	(2,528)	(6)
Canada Ports Corporation	2,775	-	457	-	2,318	-
St. Lawrence Seaway Authority	25,400	-	25,400	-	-	-
J. Cartier/Champlain Bridges	8,783	-	7,693	-	1,090	-
Grants and Contributions	792	-	600	-	192	-
	51,267	135	47,195	117	4,072	18

Performance Information and Resource Justification

Resources are allocated to the Direction component primarily for person-years and salaries to plan, manage and control the overall Activity and to provide a regional corporate focal point.

In carrying out this role, the Assistant Deputy Minister and Executive Services provide the following outputs: direction and goals, objectives and performance targets; Regional Directors provide coordination and consultation with stakeholders, carry out specific program delivery, develop regional statistics and forecasts and economic studies through seven regional offices; Executive Services reviews and processes from the Group, departmental, Ministerial, Treasury Board and Order-in-Council decision documents having financial implications; economic and financial assessments of program delivery proposals and planning documents for Crown corporations and provides resource management, personnel, materiel management, finance and administrative services for the Group.

Resources are allocated to the Coordination component for salaries, policy studies, publicity and publishing and the disabled program. Coordination provides the following outputs: a management of the Crown corporation planning cycle, provides a coordination point for cabinet documents and policy initiatives, implements government policies and exercises the Minister's shareholder privileges/responsibilities for transport Crown corporations that are not normally appropriation-dependant; proposes, implements, administers and enforces accessibility regulations, assists carriers through selected assistance programs and promotes public education and awareness of handicapped persons' transportation needs; controls, analyses, distributes and actions ministerial correspondence, briefing material, requests under the Access to Information Act, legal and policy documentation requirements; coordinates intergovernmental and industry dealings with the department through delegated or interdepartmental programs such as the ERDAs by serving as a conduit and arranging the required participation of different groups, accumulating data and reporting, liaising with regional policy and cooordination offices and organizing conferences, forums and similar consultative processes.

Coordination Group: administers and coordinates subsidies to the following corporations:

Canada Ports Corporation: receives contributions for projects which are not viable but are considered necessary in order to maintain services to improve facilities or for health and safety reasons. Financially independent ports occasionally borrow or obtain loan guarantees from the

government for capital projects offering a positive rate of return and long term user commitment. The completion cost of such projects are beyond the immediate financial capabilities of the port, necessitating borrowing. Prince Rupert Port Corporation is receiving in 1989-90 $17.3 million in the form of a loan to undertake expansion of Fairview Terminal. An Interport Loan Fund has been established from the 1987 and 1988 dividends which will provide capital funding. The earnings from loans will be reinvested in the Fund until it has reached an acceptable level.

St. Lawrence Seaway Authority: will receive $27.3 million in the fifth year of a program totalling $175 million over seven years to defray the cost of capital works and major maintenance to rehabilitate canal walls, locks and support structures of the Welland Canal.

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Corporation: a wholly owned subsidiary of the St. Lawrence Seaway which administers the Jacques Cartier and Champlain Bridges in Montreal spanning the St. Lawrence Seaway, and part of the Bonaventure autoroute leading to the Champlain Bridge. Partial cost recovery is achieved from tolls on the Champlain Bridge and property rentals with the remainder of costs covered by a government contribution. Tolls which have not been increased since 1962, are increasingly deficient and the corporation faces rising maintenance costs inherent in aging structures. Major maintenance planned over the next few years includes replacement of bridge decking and will necessitate financial assistance in 1990-91 estimated at $30.6 million.

B. Marine/Canadian Coast Guard

Objective

To ensure the provision of operational policies and programs for the use of water transportation interests in order to contribute to the safe, efficient and economical conduct of marine activities and to contribute to the protection of the quality of the marine environment in waters under the jurisdiction of the Government of Canada; and, where appropriate, to develop, operate and maintain specific elements of the marine transportation system.

Description

The Marine/Canadian Coast Guard activities encompass the provision of marine navigation systems, including short and long range navigational aids, waterways, vessel traffic services, safety and public correspondence communications; the provision of route assistance through ice-infested waters; monitoring and control of potentially hazardous ice conditions; provision of facilities and services in support of other departments and agencies; coordination of the resupply of northern settlements; support of arctic research and development; direct services as part of the Federal Government's commitment to marine search and rescue, enhanced by the use of the Canadian Marine Rescue Auxiliary organizations; promotion of boating safety; development, promulgation and enforcement of policies, regulations and standards relative to marine transportation; emergency planning and pollution clean-up; and the development, administration and maintenance of public harbours and ports.

The Canadian Coast Guard delivers its services through a decentralized operational structure consisting of five regional headquarters plus Northern operations. The regions, in turn, operate 11 main bases and five sub-bases. Figure 2-11 displays the regional boundaries and the location of all bases and sub-bases.

Figure 2-11: Canadian Coast Guard Bases and Sub-Bases

Also included and enabled through Crown Corporations and other entities are the provision of pilotage services within Canadian waters; the development, operation and maintenance of nine commission harbours; and the operation of the vessel *M.V. Arctic*, by Canarctic Shipping Company Ltd.

Resource Summaries

The Marine/Canadian Coast Guard Activity accounts for approximately 33.3% of the Department's net total 1990-91 expenditures and 29.6% of the total person-years.

Figure 2-12: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)

	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Marine Navigation Systems	343,766	3,151	339,082	3,185	4,684	(34)
Icebreaking and Arctic Operations	134,544	1,048	143,985	1,055	(9,441)	(7)
Marine Regulatory	35,385	476	36,811	476	(1,426)	-
Marine Search and Rescue	86,627	960	98,289	953	(11,662)	7
Public Harbours and Ports	88,455	90	65,331	90	23,124	-
Direction and Administration	27,534	141	11,309	141	16,225	-
Canarctic Shipping Co. Ltd.	5,459	-	7,531	-	(2,072)	-
Pilotage Services	575	-	1,260	-	(685)	-
	722,345	5,866	703,598	5,900	18,747	(34)

Explanation of Change: The financial requirements for 1990-91 are $18.7 million or 2.7% more than the 1989-90 forecast expenditures. The increase is a result of the following factors:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating Expenditures:	
• change in salaries, wages and employee benefits due to price increases, imposed person-year decreases to meet expenditure reductions, and additional other personnel costs	11.2
• changes in other operating expenditures due to increased cost of crew changes for CCGS *John Cabot*, implementation of the Great Lakes Action Plan, and generally lower resource requirements for 1989-90	(5.6)

	$ Millions
• change in vote netted revenue	(0.4)
Capital Expenditures:	
• changes in project mix and cash flow requirements	16.7
Grants and Contributions:	
• reduced requirements	(0.4)
Budgetary - Crown and other Corporations	
• reduced requirements for Canarctic Shipping Co. Ltd.	(2.1)
• increased financial self-sufficiency for pilotage authorities	(0.7)

Explanation of 1989-90 Forecast: The 1989-90 forecast is $102.2 million or 17% higher than the 1989-90 Main Estimates of $601.4 million. This difference is explained by the following major items:

Budgetary - Departmental Operations	$ Millions
Operating Expenditures:	
• shortfall in salary provisions and retroactive payments, partially offset by savings in overtime and reduced person-year utilization and increased requirements in other personnel costs for unfunded lay-day requirements	7.2
• changes in other operating expenditures due to additional ship refit costs, increased travel requirements, savings in fuel, reduced operating costs for helicopters, additional requirements for other operating resulting from increased prices for provisions, supplies, batteries, cleaning contracts, etc, and savings in wharf repairs	(1.0)
• reduced vote netted revenue	5.4

Budgetary - Departmental Operations	$ Millions
Capital Expenditures:	
• redistribution of anticipated capital slippage which was temporarily assigned to the Marine Activity through the 1989-90 Estimates	87.5
Grants and Contributions:	
• savings associated with the Highway Improvement Program, partially offset by increased contribution to the Canadian Marine Rescue Auxiliaries and payment to Alberta for Athabaska Marine Services	(0.9)
Budgetary - Crown and other Corporations	
• increased funding requirements for Canarctic Shipping Co. Ltd.	2.7
• shortfall for Laurentian Pilotage Authority	1.3

Past Financial Performance

Figure 2-13: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Marine Navigation Systems	322,579	3,303	318,575	3,434	4,004	(131)
Icebreaking and Arctic Operations	115,068	1,122	129,732	1,101	(14 664)	21
Marine Regulatory	35,250	460	32,439	474	2,811	(14)
Marine Search and Rescue	73,350	926	74,561	964	(1,211)	(38)
Public Harbours and Ports	72,714	87	75,048	87	(2,334)	-
Direction and Administration	11,447	138	8,923	109	2,524	29
Canarctic Shipping Co. Ltd.	5,964	-	4,751	-	1,213	-
Pilotage Services	2,079	-	-	-	2,079	-
	638,451	6,036	644,029	6,169	(5,578)	(133)

Explanation of Change: Actual financial requirements were approximately $5.6 million or 1% less than the Main Estimates. This was due to:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating Expenditures:	
• lower salary requirements due to imposed lapse and staffing freeze, partially offset by additional salary requirements resulting from insufficient salary averages and unfunded lay-day costs	(4.3)
• changes in other operating expenditures due to savings in refit costs, lower helicopter costs due to reduced requirements by DFO, savings in fuel due to mild winter, additional costs for dredging and shore protection, co-op and summer students, price increases on goods and services, increase in ice reconnaissance, and "Nestucca" oil spill	(10.5)
• savings in Arctic Resupply costs due to change in cargo mix	(2.9)
• lower vote netted revenue	3.6
Capital Expenditures:	
• change in project mix and cash flow requirements	5.9
Grants and Contributions:	
• reduced requirements due to reprofiling of Laviolette Bridge contribution, partially offset by contribution to U.S. government for removal of wrecked barge no. 45 and a contribution to Saskatchewan for Athabaska Marine Services	(0.7)
Budgetary - Crown and other Corporations	
• lower than planned voyages by Canarctic Shipping Co. Ltd.	1.2
• self-sufficiency not attained by two of the pilotage authorities	2.1

Activity Capital Resources

Figure 2-14 provides an Activity-level overview of capital requirements and expenditures, broken out by the Department's applicable capital investment plan (CIP) components. Further information on the Activity's capital programs may be found in the sub-activity analyses starting on p. 2-25 as well as in the general capital program discussion in Section 3, starting on p. 3-6.

Figure 2-14: Capital Program by CIP Component

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Fleet Capital Investment Plan	75,318	89,064	63,885
Harbours and Ports Asset Management Plan	53,944	32,814	39,072
Other Coast Guard Long Term Capital Investment Plan	90,584	81,253	73,709
	219,846	203,131	176,666

Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Marine/ Canadian Coast Guard, please refer to the following sub-activities:

		Page
B.1	Marine Navigation Systems	2-25
B.2	Icebreaking and Arctic Operations	2-31
B.3	Marine Regulatory	2-35
B.4	Marine Search and Rescue	2-38
B.5	Public Harbours and Ports	2-42
B.6	Direction and Administration	2-44
B.7	Canarctic Shipping Co. Ltd.	2-46
B.8	Pilotage Services	2-48

B.1 Marine Navigation Systems

Objective

To ensure the provision, operation and maintenance of a national marine navigation system to contribute to the safe, efficient and economical movement of vessels in Canadian and designated international waters.

Description

This objective is achieved by the provision of short range aids to navigation (buoys and land-based aids including lighthouses and racons) that assist mariners in determining their positions with relation to land and hidden dangers and long range aids to navigation (Loran 'C' and radio beacons) which provide a long range navigation and position fixing capability. Waterways development, maintenance and protection involves the provision and maintenance of improved waterways to established parameters by channel training i.e. siltation prevention, channel sounding/sweeping, dredging, shore protection, maintaining and operating the Canso Canal, approval of structures, and removal and disposal of wrecked vessels to ensure unobstructed passage of vessels and protection of the public right of navigation, and custody of wrecked vessels in the absence of the owners. Vessel traffic services facilitates the safe and expeditious movement of marine traffic in selected Canadian waters by organizing traffic movements, providing advice and direction to mariners through the VTS Zone Regulations and by screening vessels entering Canadian waters for defects/deficiencies through the mandatory Eastern Canada (ECAREG), the voluntary Arctic Canada (NORDREG), and the Western Canada (WESTREG) Traffic Systems. The Coast Guard Radio Station (CGRS) system, via a network of staffed and remotely-controlled radio stations, provides a distress and safety communications service for both domestic and international shipping. This service includes the detection of mariners in distress and the broadcasting of weather, navigational safety and ice information. The CGRS also provides a public correspondence service and the communications service required for the command and control of the Canadian Coast Guard Fleet. Finally, the sub-activity provides marine safety information through various publications.

Resource Summaries

The Marine Navigation Systems sub-activity accounts for approximately 48% of the total 1990-91 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 54% of the total person-years.

Figure 2-15: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Short Range Aids to Navigation	142,507	1,961	145,790	1,995	128,409	2,079
Long Range Aids to Navigation	7,347	79	7,231	79	7,078	80
Waterways Development, Maintenance and Protection	37,705	165	36,940	165	30,837	187
Vessel Traffic Services	25,820	405	25,159	405	24,273	400
Safety and Public Correspondence Communications	39,637	541	38,651	541	36,296	557
Operating expenditures*	253,016	3,151	253,771	3,185	226,893	3,303
Capital expenditures	92,156	-	86,283	-	96,386	-
Total expenditures	345,172	3,151	340,054	3,185	323,279	3,303
Revenue credited to vote	(1,406)	-	(972)	-	(700)	-
Net resource requirements	343,766	3,151	339,082	3,185	322,579	3,303

* Includes grants and contributions of $90,000 in 1990-91; $705,000 in 1989-90 and $1,403,000 in 1988-89. See p. 3-38 for details.

The reduced requirements in operating expenditures result from price increases for salaries, wages and employee benefits ($9.6 million), increased other personnel costs associated with lay-day manning ($0.3 million), and implementation of Great Lakes Action Plan ($0.2 million) offset by imposed person-year reductions ($6.7 million), lower requirements for fuel, ship refit and dredging for 1989-90 ($3.6 million), and reduced grants and contributions ($0.6 million).

1988-89 Financial Performance: Reduced person-year utilization was attributable to destaffing of lightstations (LMP); decommissioning of the CCGS *Beauport* and staffing delays, resulting in a savings in salaries, wages and salary allowance of $6.2 million. Savings in fuel of $2.7 million resulted from a decline in fuel prices combined with lower volume utilization. A reduction in refit costs of $2.4 million was due to lower than planned costs, postponements and rescheduling of planned refits. Lower utilization by DFO resulted in reduced helicopter costs of $0.4 million and a corresponding reduction in vote netted revenue of $0.7 million. Increased dredging requirements (see fig. 2-20, page 2-30) resulted in additional spending of $3.6 million. The reprofiling of the contribution to the Laviolette Bridge Pier Protection ($2.0 million) was partially reallocated for the contribution of $0.8 million to the U.S. Government for removal of wrecked U.S. barge no. 45 and payment of $0.5 million to the Province of Saskatchewan regarding Athabaska Marine Services. Capital spending was $12.1 million more than planned.

Figure 2-16: 1988-89 Financial Performance

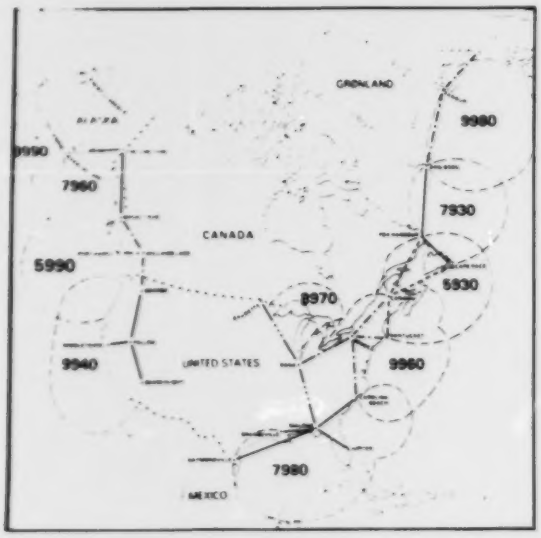
(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Short Range Aids to Navigation	128,409	2,079	138,643	2,207	(10,234)	(128)
Long Range Aids to Navigation	7,078	80	7,234	90	(156)	(10)
Waterways Development, Maintenance and Protection	30,837	187	31,323	203	(486)	(16)
Vessel Traffic Services	24,273	400	24,933	411	(660)	(11)
Safety and Public Correspondence Communications	36,296	557	33,582	523	2,714	34
Operating expenditures	226,893	3,303	235,715	3,434	(8,822)	(131)
Capital expenditures	96,386	-	84,266	-	12,120	-
Total expenditures	323,279	3,303	319,981	3,434	3,298	(131)
Revenue credited to vote	(700)	-	(1,406)	-	706	-
Net resource requirements	322,579	3,303	318,575	3,434	4,004	(131)

Performance Information and Resource Justification

Short Range Aids to Navigation consists of approximately 20,500 buoys and land-based aids including 264 lighthouses. The Canadian aids to navigation system conforms to the International Association of Lighthouse Authorities maritime buoyage system.

Long Range Aids to Navigation consists of 71 radio beacons and four Loran 'C' stations. Implementation of a new Radiobeacon Service Plan dated December 1, 1986 has resulted in a reduction in the number of radio beacons from 135 to 71.

Figure 2.11: North American Coverage of Loran C chains



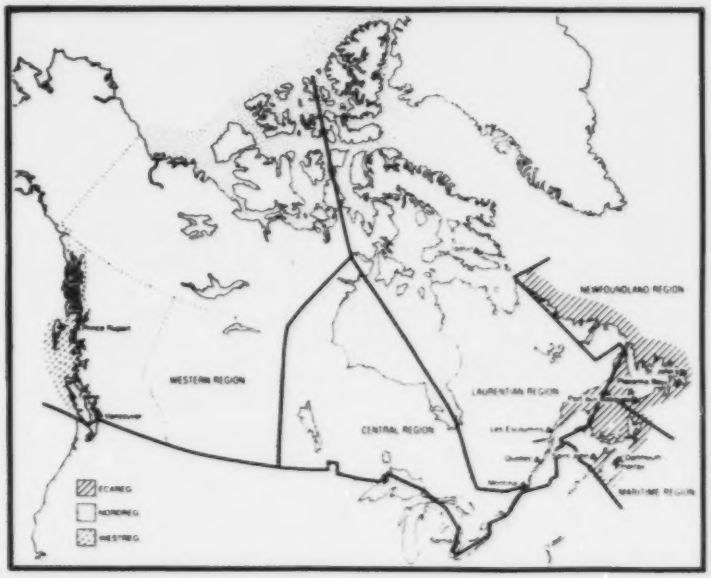
Canadian Funded Stations: Port Hardy, B.C., Williams Lake, B.C., Fox Harbour, Lab., Cape Race, Nfld.

Waterways Development, Maintenance and Protection involves dredging for general maintenance of existing channels and the establishment of new channels in response to requests. In addition, water-depth sounding is conducted to provide data for dredging and determine the status of the channels. The public right of navigation is ensured through the regulation of construction of marine works and by the removal of wrecked vessels and works which obstruct navigation; and custody of wrecked vessels is assumed in the absence of the owners.

Public Works Canada carries out the dredging and the sounding work on behalf of the Coast Guard except the sounding of 7,500 hectares annually in the St. Lawrence and Saguenay Rivers, which is carried out by the Coast Guard. The Canso Canal, which is kept open between 280 and 295 days a year, provides transit for some 2,600 vessels.

Vessel Traffic Services is operated 24 hours, 7 days-a-week, using 15 vessel traffic and information centres, including one seasonal.

Figure 2-18: Vessel Traffic Services Coverage



Safety and Public Correspondence Communications involves 31 staffed radio stations and 136 remote-controlled transmitting and receiving sites, both operating 24 hours, 7 days-a-week. This communicating equipment has been functioning at a 99.7% level of availability and no changes are anticipated.

Figure 2-19: Coverage Provided by Coast Guard Radio Stations

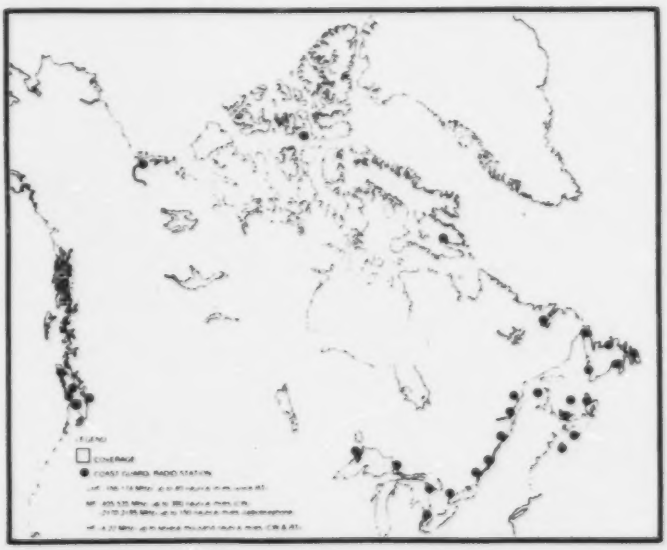


Figure 2-20: Performance Data

	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Short Range Aids to Navigation			
% of time aids in operation	99.6	99.5	99.3
Average response time to restore outages (in days)	5.5	5.8	7.8
Number of short range aids	20,561	20,574	20,612
Fleet - available ship time (in hours)	208,329	208,844	187,457
Long Range Aids to Navigation			
Possible number of hours equipment available	805,926	797,166	797,166
% of time equipment available (Loran C)	99.8	99.8	99.9
% of time equipment available (Radio Beacons)	99.7	99.7	99.8
Number of maintenance hours	10,179	9.887	10,021
Waterways Development, Maintenance & Protection			
Number of square kilometres sounded	230.2	252.4	256.1
Number of cubic metres dredged	6,550,000	6,146,000	6,294,700
Number of Navigable Waters Protection (NWP) Applications processed	2,917	2,857	2,241
Vessel Traffic Services			
% of time equipment available (VHF)	99.6	99.6	99.7
% of time equipment available (Radar)	99.3	99.3	99.7
Number of ship movements in VTS Zones	671,566	667,066	657,163
Number of operating position hours	411,813	411,813	405,586
Safety and Public Correspondence Communications			
Number of distress messages detected	7,575	7,575	7,104
Number of messages and radio telephone calls	1,648,623	1,648,623	1,654,002

Revenue: Revenue credited to the vote is generated from employee deductions for rental housing, Prescott shops operation and recoveries from Environment for marine telecommunications services and Fisheries and Oceans for marine helicopter services. Revenues for a radio message service provided to the private sector (estimated at $2.2 million for 1990-91) are credited to the Consolidated Revenue Fund and are not available for use by this sub-activity.

B.2 Icebreaking and Arctic Operations

Objective

To ensure the provision, operation and maintenance of icebreaking ships, facilities and services to facilitate the safe and efficient movement of marine traffic through or around ice-infested waters; to support marine-related activities and other government objectives, including Sovereignty in the Canadian Arctic; and to minimize the effect of flooding caused by ice jams on the upper St. Lawrence River.

Description

This objective is achieved by the provision of route assistance through ice-infested waters (involving escorting of ships and the opening of harbours on request to expedite the movement of cargo and fishing vessels); the provision of ice management (monitoring and controlling ice in the St. Lawrence River below Montreal to prevent damage to, or loss of property due to flooding); the co-ordination of an annual Eastern Arctic Sealift (to provide food, materials, fuel and equipment to northern settlements and defence sites); and the provision of support to other government departments and agencies (the most significant being the charter of the CCGS *John Cabot* to Teleglobe Marine Inc. and the provision of helicopter services to the Department of Environment).

Resource Summaries

The Icebreaking and Arctic Operations sub-activity accounts for approximately 19% of the total 1990-91 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 18% of the total person-years.

Figure 2-21: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Route Assistance through Ice-Infested Waters	79,754	794	79,598	801	68,467	850
Ice Management	8,874	106	8,650	106	6,719	110
Eastern Arctic Sealift	13,832	11	13,812	11	11,625	9
Support to Other Government Departments & Agencies	10,183	137	9,676	137	11,615	153
Operating expenditures	112,643	1,048	111,736	1,055	98,426	1,122
Capital expenditures	35,487	-	45,881	-	27,296	-
Total expenditures	148,130	1,048	157,617	1,055	125,722	1,122
Revenue credited to vote	(13,586)	-	(13,632)	-	(10,654)	-
Net resource requirements	134,544	1,048	143,985	1,055	115,068	1,122

The increased requirements in operating expenditures result from price increases for salaries, wages and employee benefits ($3.2 million), increased other personnel costs associated with lay-day manning ($0.2 million), and increased cost of crew changes for the CCGS *John Cabot* ($0.2 million), partially offset by lower requirements for fuel and ship refits for 1989-90 ($1.4 million), and imposed person-year reductions ($1.3 million).

1988-89 Financial Performance: Additional salary requirements due to insufficient salary averages combined with unfunded lay-day requirements for other personnel costs increased spending by $2.7 million but was partially offset by savings in the salary allowance reserve of $1.7 million. Fuel savings of $6.8 million resulted from a decline in price and a favourable volume variance. Savings in Arctic Resupply costs of $2.9 million due to a change in cargo mix was totally offset by a corresponding reduction in vote-netted revenue. The reduction in ship refit costs of $3.4 million was due to lower than estimated costs and postponements. Ice reconnaissance increased slightly ($0.3 million) along with price increases for other goods and services ($0.5 million). Capital spending was $6.3 million lower than planned.

Figure 2-22: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Route Assistance through Ice-infested Waters	68,467	850	78,297	863	(9,830)	(13)
Ice Management	6,719	110	5,724	65	995	45
Eastern Arctic Sealift	11,625	9	13,757	11	(2,132)	(2)
Support to Other Government Departments and Agencies	11,615	153	11,919	162	(304)	(9)
Operating expenditures	98,426	1,122	109,697	1,101	(11,271)	21
Capital expenditures	27,296	-	33,621	-	(6,325)	-
Total expenditures	125,722	1,122	143,318	1,101	(17,596)	21
Revenue credited to vote	(10,654)	-	(13,586)	-	2,932	-
Net resource requirements	115,068	1,122	129,732	1,101	(14,664)	21

Performance Information and Resource Justification

Route Assistance Through Ice-Infested Waters: To provide icebreaking assistance, seven heavy icebreaking vessels are employed and complemented by those aids-to-navigation vessels that have icebreaking capability. The extent of icebreaking assistance provided is described in Figure 2-24, page 2-34. This table shows the number of vessels escorted, the number of miles of channel broken out, etc. The ultimate consequences of providing icebreaking are difficult to quantify. However, icebreaking is of significant benefit to the Canadian economy. It has a significant impact on the economies of many local communities dependent on maritime transportation.

Ice Management: Approximately 24,000 miles of channel/track breakouts are performed annually to control the ice build-up.

Eastern Arctic Sealift: Thirty-eight communities and outposts in the Eastern Arctic are normally resupplied by sea on an annual basis.

Figure 2-23: Eastern Arctic Discharge Sites

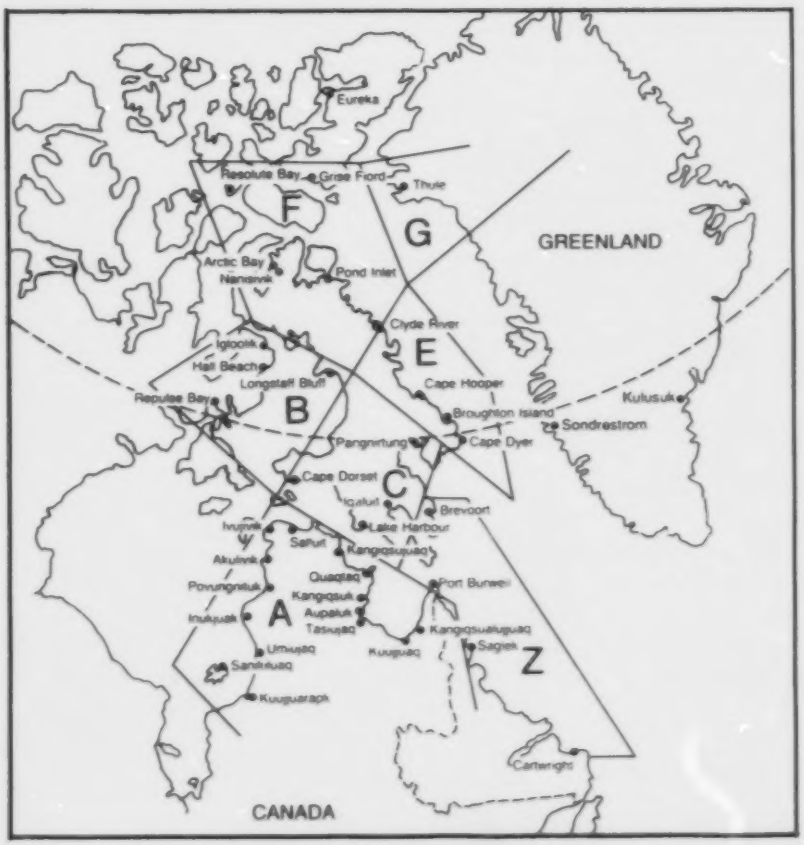


Figure 2-24: Performance Data

	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Route Assistance Through Ice-Infested Waters			
Miles of channel breakouts	**47,254**	47,254	42,686
Number of vessels escorted	**1,098**	1,098	1,374
Number of harbour breakouts	**209**	209	188
Miles of escorts	**10,813**	10,813	10,203
Square kilometres of ice information covered	**91,700,000**	75,900,000	69,000,000
Fleet - available ship time (in hours)	**40,932**	39,228	44,064
Ice Management			
Fleet - available ship time (in hours)	**17,592**	15,312	8,184
Fleet - helicopter time (flying hours)	**650**	650	910
Eastern Arctic Sealift			
Tons of cargo delivered	**55,797**	54,795	50,876
Support to Other Government Departments and Agencies			
Number of responses to requests	**50**	50	48
Fleet - available ship time (in hours)	**11,628**	10,208	12,291
Fleet - helicopter time (flying hours)	**1,031**	995	905

Revenue: Revenue credited to the vote arises from the co-ordination of the annual delivery of equipment and supplies to the Eastern Arctic (contracted through the private sector). In addition, estimated revenue of $8.2 million will be credited to the Consolidated Revenue Fund from the charter of the cable ship CCGS *John Cabot*, for transatlantic cable repair work, which is performed for Teleglobe Marine Inc. on a full cost-recovery basis.

B.3 Marine Regulatory

Objective

To develop, promulgate and implement Marine regulations and standards to contribute to marine safety and environmental protection, and to mitigate the effects of ship-source pollution, and to ensure the provision of workplace safety in the Marine Industry.

Description

This objective is achieved by the provision of services by the Ship Safety Branch, which on behalf of the Minister, administers and enforces regulations pertaining to ship safety and vessel source pollution, and on behalf of the Minister of Labour, administers the occupational safety and health programme in the marine sector; and by CCG Emergencies which administers clean-up operations from shipping following pollution incidents, including the provision of resources.

Resource Summaries

The Marine Regulatory sub-activity accounts for approximately 5% of the total 1990-91 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 8% of the total person-years.

Figure 2-25: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Ship Safety	27,495	410	26,600	410	24,265	391
Emergencies	5,498	66	5,259	66	8,802	69
Operating expenditures*	32,993	476	31,859	476	33,067	460
Capital expenditures	2,413	-	4,973	-	2,204	-
Total expenditures	35,406	476	36,832	476	35,271	460
Revenue credited to vote	(21)	-	(21)	-	(21)	-
Net resource requirements	35,385	476	36,811	476	35,250	460

* Includes grants and contributions of $14,117 in 1990-91; $41,117 in 1989-90 and $64,117 in 1988-89. See p. 3-38 for details.

The increase in operating expenditures results from price increases for salaries, wages and employee benefits ($1.5 million) and implementation of the Great Lakes Action Plan ($0.3 million) which is partially offset by decreased fuel requirements for 1989-90 only ($0.6 million).

1988-89 Financial Performance: The over-utilization of resources resulted from the clean-up of the "Nestucca Oil Spill", which consumed approximately $3.1 million in direct costs. The under-utilization of person-years due to staffing delays resulted in savings of $0.3 million. A contribution to the Canadian Petroleum Association increased spending by $0.1 million. Capital spending was marginally less ($0.1 million) than planned.

Figure 2-26: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Ship Safety	24,265	391	25,274	413	(1,009)	(22)
Emergencies	8,802	69	4,850	61	3,952	8
Operating expenditures	33,067	460	30,124	474	2,943	(14)
Capital expenditures	2,204	-	2,336	-	(132)	-
Total expenditures	35,271	460	32,460	474	2,811	(14)
Revenue credited to vote	(21)	-	(21)	-	-	-
Net resource requirements	35,250	460	32,439	474	2,811	(14)

Performance Information and Resource Justification

Ship Safety: Of the 39,699 vessels registered in Canada, 6,500 are subject to statutory inspections. In addition, it is anticipated that the Port State Control agreement will involve approximately 1,200 inspections of foreign vessels at Canadian ports. Statutory qualifications are issued to approximately 5,000 seafarers per year following Departmental examinations. Delivery of the Occupational Safety and Health Program, on behalf of Labour Canada, involves approximately 3,500 interventions per year (i.e., investigations, inspections, technical surveys). To meet these responsibilities, 291 inspectors and examiners are employed in Ottawa, the five regional headquarters and thirty district offices throughout Canada.

Emergencies: To respond to clean-up requirements, the Coast Guard has a core of 55 employees located in headquarters, regional and district offices of the Canadian Coast Guard. Since all clean-up operations are carried out on a cost recovery basis, only salary and equipment maintenance costs are included in the appropriation.

Figure 2-27: Performance Data

	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Ship Safety			
Number of ships and facilities inspected	31,345	30,200	25,230
Number of examinations	13,605	12,695	12,605
Number of plans examined for approval	9,104	8,906	8,019
Emergencies			
Number of pollution incident reports received	2,064	2,064	1,820
Number of pollution incident reports actioned	121	121	95
Number of personnel instructed	1,502	1,502	1,513
Number of student hours of instruction	22,098	22,098	20,022
Number of pollution response centres	56	56	54

Revenue: Approximately $3.1 million will be recovered from the private sector for inspections and examinations by the ship safety element. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by this sub-activity.

B.4 Marine Search and Rescue

Objective

To ensure the provision of Marine Search and Rescue capability by the Coast Guard within the Canadian area of responsibility as defined under International Maritime Organization (IMO) agreements and in Canadian waters of the Great Lakes and St. Lawrence system; and to promote safety to the marine public, in order to minimize loss of life and injury, including where possible and directly related thereto, to make reasonable effort to minimize damage to, or loss of, property.

Description

This objective is achieved by the provision of search and rescue operations (dedicated search and rescue units and associated facilities, in conjunction with the Department of National Defence); search and rescue prevention (promotion of small craft boating safety through educational programs designed to increase public awareness of safety-related matters); and the Canadian Marine Rescue Auxiliary (a voluntary organization which complements the search and rescue operations of the Canadian Coast Guard by providing search and rescue capability and participating in boating safety programs).

Resource Summaries

The Marine Search and Rescue (SAR) sub-activity accounts for approximately 12% of the total 1990-91 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 16% of the total person-years.

Figure 2-28: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Search and Rescue Operations	63,411	917	61,968	910	58,730	855
Search and Rescue Prevention	3,160	28	3,104	28	2,919	42
Canadian Marine Rescue Auxiliary	2,451	15	2,186	15	1,967	29
Operating expenditures *	69,022	960	67,258	953	63,616	926
Capital expenditures	17,636	-	31,062	-	9,765	-
Total expenditures	86,658	960	98,320	953	73,381	926
Revenue credited to vote	(31)	-	(31)	-	(31)	-
Net resource requirements	86,627	960	98,289	953	73,350	926

* Includes grants and contributions of $1,750,000 in 1990-91; $1,500,000 in 1989-90 and $1,118,166 in 1988-89. See p. 3-38 for details.

The increase in operating expenditures results from price increases for salaries, wages and employee benefits ($3.0 million) and an increase in other personnel costs in connection with lay-day manning ($0.2 million), but is partially offset by increased fuel requirements for 1989-90 ($1.7 million). The contribution to the Canadian Marine Rescue Auxiliaries will be increased by $0.3 million as a consequence of additional workload (see figure 2-31, p. 2-41).

1988-89 Financial Performance: Savings in salaries and wages of $0.1 million due to reduced person-year utilization were offset by the cost of co-op and summer students ($1.2 million). Fuel savings of $0.3 million resulted from lower prices and savings in refit of $1.9 million was due to postponements and lower than estimated costs. Price increases on other goods and services accounted for an over-expenditure of $0.5 million. The contribution to the Canadian Marine Rescue Auxiliaries was lower by $0.1 million. Capital spending was only marginally lower ($0.5 million) than planned.

Figure 2-29: 1988-89 Financial Performance

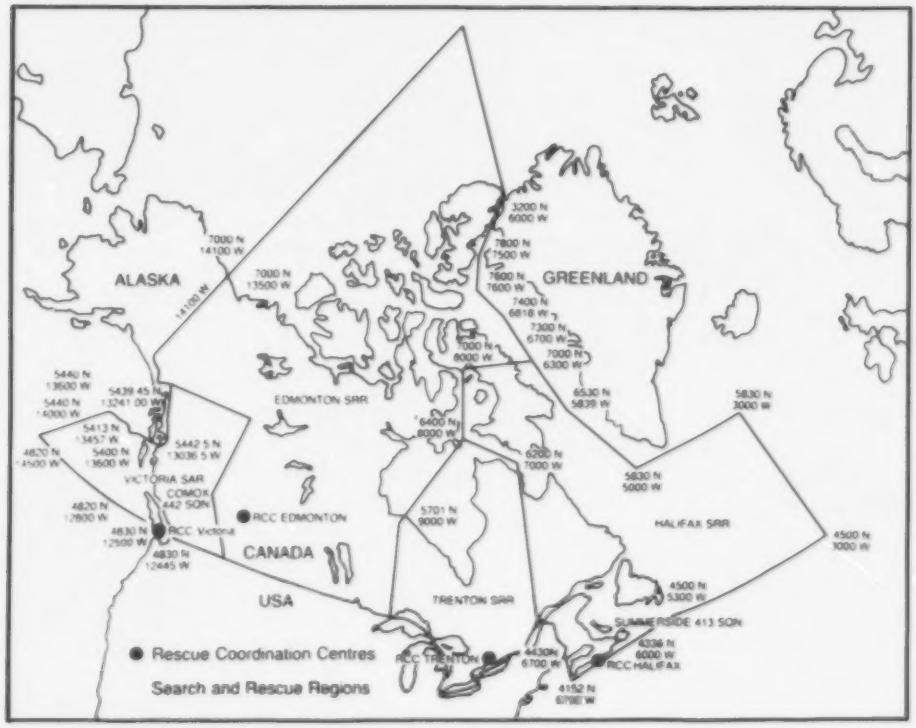
(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Search and Rescue Operations	58,730	855	59,366	918	(636)	(63)
Search and Rescue Prevention	2,919	42	2,996	33	(77)	9
Canadian Marine Rescue Auxiliary	1,967	29	1,924	13	43	16
Operating expenditures	63,616	926	64,286	964	(670)	(38)
Capital expenditures	9,765	-	10,306	-	(541)	-
Total expenditures	73,381	926	74,592	964	(1,211)	(38)
Revenue credited to vote	(31)	-	(31)	-	-	-
Net resource requirements	73,350	926	74,561	964	(1,211)	(38)

Performance Information and Resource Justification

Search and Rescue Operations: In conjunction with the Department of National Defence, the Canadian Coast Guard mans rescue co-ordination centres in Halifax, N.S., Trenton, Ont., and Victoria, B.C., and operates marine rescue sub-centres in St. John's, Nfld., and Quebec City, P.Q. In addition, Coast Guard operates 46 SAR vessels and hovercraft,

supplemented in summer by inshore rescue boats (IRB). These primary units operate on a 24-hour, 7-days-a-week basis and provide both offshore and inshore SAR coverage in areas where incident analysis has shown the need for dedicated SAR coverage. These units are required to be underway to the scene of an accident within 30 minutes of notification for action. The IRB program is pursued during the summer months only to deal with increased pleasure boating activity.

Figure 2-30: Search and Rescue Regions and Rescue Co-ordination Centres



Search and Rescue Prevention: An extensive boating safety program is conducted to minimize the number of small boat incidents. Funds are used to produce educational marine safety video tapes, advertisements and radio commercials, publications such as the Safe Boating Guide and the Safety Handbook for the inshore fisherman; to conduct safety demonstrations; and to carry out courtesy examinations. The safety demonstrations concentrate on "teaching the teachers" - instructing persons or groups who, in turn, provide safety instruction to large numbers of pleasure boaters and fishermen.

Canadian Marine Rescue Auxiliary: Rescue operations are supplemented by vessels owned by voluntary Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA) units. The auxiliary units are compensated for fuel and insurance costs incurred when they respond to a search and rescue incident and for authorized training and travel costs for their crews. CMRA members also participate in the SAR prevention program.

Figure 2-31: Performance Data

	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Search and Rescue Operations			
% lives saved/lives at risk for all marine SAR incidents attended by CG primary units	**93.5**	93.5	93.0
Number of primary SAR taskings	**4,780**	4,665	4,768
Number of primary SAR units (including IRB's)	**74**	74	74
Total number of hours of SAR service provided by SAR stations and patrol vessels assigned to SAR	**370,360**	369,836	368,767
Search and Rescue Prevention			
Number of SAR incidents	**8,050**	7,950	7,848
Number of courtesy exams and safety demonstrations	**5,470**	5,923	3,889
Number of direct contact with boaters	**10,910**	10,889	10,398
Number of boat shows and exhibits attended	**67**	67	69
Canadian Marine Rescue Auxiliary			
Number of CMRA members	**3,605**	3,555	3,612
Number of CMRA vessels	**1,460**	1,445	1,332
Number of courtesy exams and safety demonstrations	**2,340**	2,234	1,572
Number of SAR taskings responded to	**2,350**	2,340	2,315

B.5 Public Harbours and Ports

Objective

To provide an efficient system of ports and public harbours for accessible and efficient inter-modal movement of goods and persons to support national, regional and local economic and social objectives, particularly those relating to Canadian international marine trade.

Description

This objective is achieved by the maintenance, administration and development of public harbours and ports at 576 locations in support of commercial transport. The smallest of these ports have limited traffic and exist only to provide access to isolated communities. The larger ports are very active and their support to local industries is of great significance. These ports are not financially self sufficient as a system and are administered by Transport Canada as public ports.

Harbour Commissions: Nine Harbour Commissions, which handle approximately 20% of the national marine tonnage, exist as quasi-commercial bodies and are financially self-sufficient. However, contributions, grants or loans may be sought for major port development. Loans of approximately $0.8 million are currently outstanding. (See Figure 3-26, p. 3-48).

Resource Summaries

The Public Harbours and Ports sub-activity accounts for roughly 12% of the total 1990-91 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 2% of the total person-years.

Figure 2-32: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures*	34,511	90	32,521	90	33,926	87
Capital expenditures	53,944	-	32,810	-	38,788	-
Total resource requirements	88,455	90	65,331	90	72,714	87

* Includes grants and contributions of $5,000 in 1990-91; $20,000 in 1989-90 and $22,000 in 1988-89. See p. 3-38 for details.

The increase in operating expenditures results from price increases for salaries, wages and employee benefits ($0.3 million) combined with a reduction in wharf repairs for 1989-90 ($1.7 million).

1988-89 Financial Performance: Savings in repairs to wharves of $2.7 million were partially offset by price increases on other goods and services of $0.4 million.

Figure 2-33: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures	33,926	87	36,265	87	(2,339)	-
Capital expenditures	38,788	-	38,783	-	5	-
Total expenditures	72,714	87	75,048	87	(2,334)	-

Performance Information and Resource Justification

Public Harbours and Ports: Wharves, sheds, storage areas, breakwaters and dredging are provided at the ports on the basis of users' needs. Day-to-day local operational activity at the ports includes such functions as enforcing regulations regarding facility use, ensuring fair public access and safe movement of ships and cargoes and collecting user fees. The Federal Government does not provide direct services such as cargo handling at these ports.

Most operating expenditures go towards the repair, rebuilding and preventive maintenance of existing capital structures and works. The plans for 1990-91 consist of infrastructure maintenance and repair and maintenance dredging projects at an estimated cost of $27.1 million. The budget has remained fairly constant over the past years. The forecast cargo tonnage to be handled at public port facilities is approximately 8,797,000 tonnes for 1990-91.

Revenue: Approximately $10.8 million (net of commissions paid to Harbour Masters and Wharfingers) will be recovered for wharfage, harbour and letting charges. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by this sub-activity.

B.6 Direction and Administration

Objective

To direct the development, implementation and review of policies, programs, plans, regulations and operational activities to support line management to efficiently and effectively deliver the marine transportation program.

Description

This sub-activity consists of the offices of the Assistant Deputy Minister, Marine/Commissioner, Canadian Coast Guard and the Director General for each region, supported by various staff groups. Their purpose is to establish corporate goals, objectives, priorities and accountability measures; administer research and development programs; and to provide resource management services, special projects and coordination at Headquarters and Regions.

Resource Summaries

The Direction and Administration sub-activity accounts for 4% of the total 1990-91 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 2% of the total person-years.

Figure 2-34: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures	9,324	141	9,187	141	9,220	138
Capital expenditures	18,210	-	2,122	-	2,227	-
Total resource requirements	27,534	141	11,309	141	11,447	138

The increase in operating expenditures results from price increases for salaries, wages and employee benefits.

1988-89 Financial Performance: The over-utilization of person-years ($1.2 million) was associated with the establishment of regional resource management units. In addition, salary averages were insufficient resulting in a deficiency of $0.1 million. Additional resources were also required due to price increases on other goods and services ($0.5 million). Capital spending was higher than planned by $0.7 million.

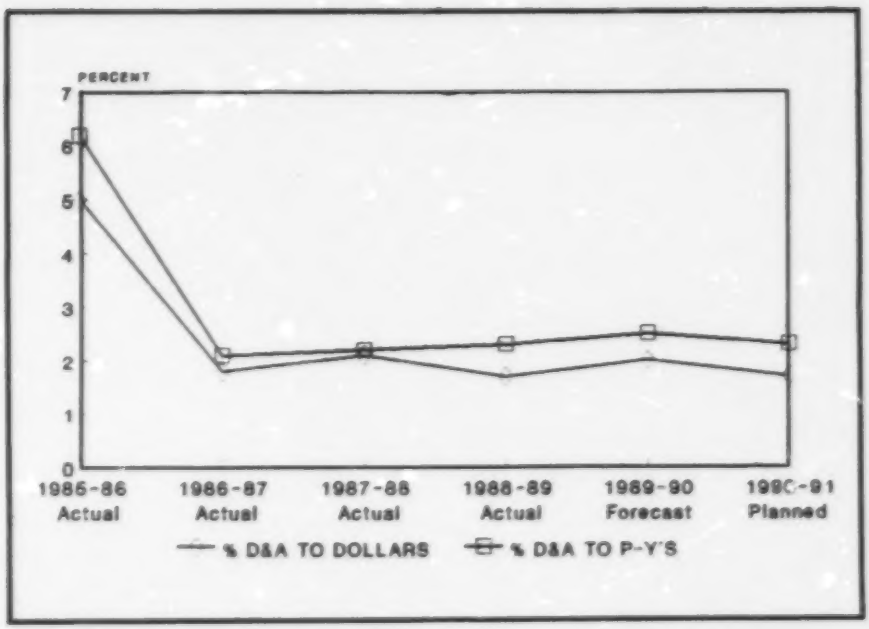
Figure 2-35: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures	9,220	138	7,448	109	1,772	29
Capital expenditures	2,227	-	1,475	-	752	-
Total expenditures	11,447	138	8,923	109	2,524	29

Performance Information and Resource Justification

This sub-activity accounts for the following percentage of the total operating expenditures and transfer payments of the Activity:

Figure 2-36: Direction and Administration as a Percentage of Resources



B.7 Canarctic Shipping Company Limited

Objective

To provide superior arctic shipping services, tanker operations, ship management services, and resource development support services to corporations, communities and government agencies operating in the polar region.

Description

The sub-activity achieves this objective by the following means:

Canarctic Shipping Company Limited: Canarctic Shipping Company Ltd., a joint-venture company (government share 51%, North Water Navigation Ltd. 49%) operates the *M.V. Arctic,* an experimental Arctic Class 4 bulk carrier to demonstrate an economical and environmentally-safe extended shipping capability within the Canadian high Arctic. Canarctic Shipping Company Limited has contracted to carry the entire output of the Nanisivik Mine (from Strathcona Sound), and in a joint venture with Federal Commerce and Navigation to carry about 250,000 tonnes annually of the output of the Polaris Mine operated by Cominco on Little Cornwallis Island. The *M.V. Arctic* also carries crude oil from Bent Horn on Cameron Island under agreement with Panarctic Oils. It serves as a laboratory for studying vessel design and for carrying out research to improve vessel operations under arctic conditions. For several winters now, the Company has been transporting clean petroleum products between ports in northern Europe to improve earnings.

Resource Summaries

In accordance with the Shareholders' Agreement, the federal government is committed to covering the operating deficit and lease financing cost associated with the operation of the *M.V. Arctic*.

Payments to the Canarctic Shipping Company Limited account for less than 1% of the total 1990-91 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures.

Figure 2-37: Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Canarctic Shipping Company Limited	5,459	7,531	5,964

The change in requirements depends on the Company being able to carry out a full Arctic trading season.

1988-89 Financial Performance: The Company's earnings fell below expectations due to the lower U.S. dollar exchange value compared to the rate used in the budget. Also, the Arctic trading volume did not reach the full potential set for an average ice year.

Figure 2-38: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89		
	Actual	Main Estimates	Change
Canarctic Shipping Company Limited	5,964	4,751	1,213

Performance Information and Resource Justification

Figure 2-39 displays the Arctic operational statistics for the Canarctic Shipping Company Limited which operates on a calendar year basis.

Figure 2-39: Performance Data - Canarctic Shipping Co. Ltd.

	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Number of concentrate voyages	6	4	5
Total tons of cargo carried	150,000	100,000	125,000
Oil Lifts	2	2	2

Additional information on corporate operations can be found in the Canarctic Shipping Company Limited Corporate Plan.

B.8 Pilotage Services

Introduction

This subsection provides background information about the operations, financial requirements and sources of funds for the four pilotage authorities: Atlantic Pilotage Authority, Great Lakes Pilotage Authority Limited, Laurentian Pilotage Authority, and Pacific Pilotage Authority. All are Schedule C-1 Crown corporations and are owned directly by the government, except for the Great Lakes Pilotage Authority Limited which is a wholly owned subsidiary of The St. Lawrence Seaway Authority.

Objectives

The objectives of each Pilotage Authority are:

- to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service within their respective regions; and

- to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable, and that provide revenue sufficient to permit each authority to be financially self-sustaining.

Description

The Authorities guide ships through confined waters in designated areas. The Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. also guides ships through a system of locks.

The Authorities, with the approval of the Governor-in-Council, establish areas where use of pilotage services is compulsory for specified ships or classes of ships; specify the qualifications and conditions for the issue of pilotage licences and certificates; set limits to the number of licences for any district; outline conditions for waiving compulsory pilotage; and set tariffs for pilotage and other services. The Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. works within a "Memorandum of Arrangements" that sets out the sharing of workload between Canada and the United States in the international sections within which the Authority has responsibility.

Resource Summaries

Since their establishment in 1972, the Pilotage Authorities gradually have developed tariff and financial structures generally calculated to enable them to operate with little or no financial assistance from the government. The continued decline of vessel traffic, combined with the delay in implementing necessary tariff increases in some regions, has resulted in a need for financial support because it was not possible to offset revenue declines fully through cost-cutting measures.

Figure 2-40: Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Financial support for operating losses and capital acquisitions			
• Atlantic	200	-	492
• Laurentian	375	1,260	1,587
Budgetary Payments	575	1,260	2,079

Proposed tariff increases and cost cutting are expected to lower deficits and dependence on government assistance.

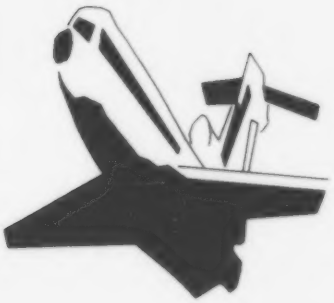
1988-89 Financial Performance: Payments to the Atlantic Pilotage Authority were primarily for enabling the Authority to purchase a used second pilot boat for Halifax.

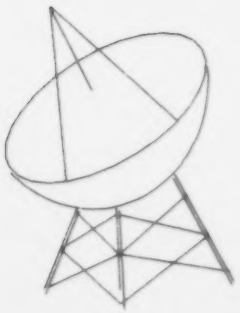
The Laurentian Pilotage Authority had no tariff increase to compensate for the higher payments to contractor pilots arising from the mediator-assisted settlement in 1987. Also volume and revenue were lower than in 1987 and significantly below the level budgeted for 1988.

Figure 2-41: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89		
	Actual	Main Estimates	Change
Financial support for operating losses and capital acquisitions			
• Atlantic	492	-	492
• Laurentian	1,587	-	1,587
	2,079	-	2,079

Other Background Information Information on corporate operations can be found in the Corporate Plan of each individual Authority. Some financial support is provided in the 1990-91 Estimates but the Authorities are to seek ways of returning to financial self-sufficiency.





C. Aviation

Objectives

To ensure a safe National Civil Air Transportation System, to attend to the development and operation of the National Civil Air Navigation System for the efficient and safe movement of aircraft and to contribute to the safety and efficiency of Canadian aircraft operating in international and foreign airspace.

Description

The Aviation Activity is responsible for the development and operation of essential air navigation facilities and services including provision of policies, plans and procedures, flight calibration/inspection services and aeronautical information; provision of reliable air navigation facilities, electronic systems and equipment; maintaining the safe, orderly and expeditious flow of air traffic through control and guidance of aircraft movement in airspace and on airport manoeuvring areas; regulation and control of civil aviation activities including detection of unsafe conditions; promotion of safe practices and procedures in all aviation activities; promotion of safety; and provision of aircraft services to Transport Canada and other federal departments and agencies.

Resource Summaries

The Aviation Activity accounts for approximately 20.1% of the Department's total 1990-91 net expenditures and 34.8% of the total person-years. Resources committed to aviation safety in 1989-90 were increased through reallocations from non-safety areas elsewhere in the department. These levels will be maintained in 1990-91, as required, through internal reallocation.

Figure 2-42: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Air Navigation System	302,968	5,430	363,322	5,600	(60,354)	(170)
Aviation Regulation	65,465	929	69,169	910	(3,704)	10
Aviation Safety Analysis and Promotion	4,660	49	3,194	49	1,466	-
Aircraft Services	53,284	441	33,400	435	19,884	6
Direction and Administration	11,028	64	9,206	64	1,822	-
	437,405	6,904	478,291	7,058	(40,886)	(154)

Explanation of Change: The financial requirements for 1990-91 are $40.9 million or 8.5% lower than the 1989-90 forecast. The decrease is a result of the following factors:

Budgetary - Departmental Operations

	$ Millions
• **Operating:** the difference is attributable to reductions of $7.4 million asociated with a decrease of 154 PYs and $20.5 million in other operating; offset partially by $13.2 million price increases in salaries and wages. The decrease is associated with the Group's commitment to the expenditure reduction plan.	(14.7)
• **Capital:** the increase is mainly attributable to the initiation of the Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) and the Microwave Landing System (MLS) projects.	74.9
• **Grants & Contributions:** the decrease is due to a one-time grant made to Airshow Canada International Symposium in 1989-90.	(0.1)
• **Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:** the additional sum displayed is mainly due to an increase of $86.3 million resulting from a higher apportionment of the Air Transportation Tax to the Group and increased passenger volumes. In addition, there is an anticipated increase of $14.7 million in recoveries from the Major Federal Airports, resulting from increased airways activity.	(101.0)

Explanation of 1989-90 Forecast: The 1989-90 Forecast is $27.9 million or 5.5% lower than the 1989-90 Main Estimates of $506.2 million. The difference is explained by the following factors:

Budgetary - Departmental Operations

	$ Millions
• **Operating:** the increase is due to additional requirements of 176 PY's and associated $10 million in salaries and wages to cope with increased workload associated with impacts from Economic Regulatory Reform, $17.2 million for additional overtime primarily due to staff shortages at Air Traffic Control sites and $8 million for retroactive contractual and	

	$ Millions
statutory payments. Also, the forecast indicates additional requirements of $27.1 million in other operating costs to provide for travel and removal associated with air traffic controllers and radio operators recruitment, operation of capital infrastructure, imposed taxes and tariffs, utilities and professional services.	63.1
• **Capital:** the decrease in capital requirements is due to a transfer of $68.5 million between activities in response to changes in departmental priorities partially offset by an additional authority of $2.4 million granted to the Microwave Landing System (MLS) Project.	(66.1)
• **Grants & Contributions:** the increase is due to additional authority obtained for the one-time grant to Airshow Canada International Symposium and the contribution to the Recreational Aircraft Association of Canada.	0.1
• **Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:** the additional amount is due to a rise in the Air Transportation Tax from increased airways activity offset by a decrease in enroute and telecommunications service fees.	(25.0)

Figure 2-43: Estimated 1990-91 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)	Expenditures				Revenue Recoveries and Air Transportation Tax	Net Resource Requirements
	Operating	Capital	Grants & Contributions	Total		
Air Navigation System	422,171	279,265	-	701,436	398,468	302,968
Aviation Regulation	65,412	1,538	127	67,077	1,612	65,465
Aviation Safety Analysis and Promotion	4,384	276	-	4,660	-	4,660
Aircraft Services	46,865	23,753	-	70,618	17,334	53,284
Direction and Administration	10,496	265	267	11,028	-	11,028
	549,328	305,097	394	854,819	417,414	437,405

Past Financial Performance

Figure 2-44: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Air Navigation System	302,931	5,600	441,805	5,457	(138,874)	143
Aviation Regulation	60,726	936	56,287	877	4,439	59
Aviation Safety Analysis and Promotion	4,296	52	3,705	49	591	3
Aircraft Services	36,818	442	26,170	447	10,648	(5)
Direction and Administration	9,394	56	13,958	73	(4,564)	(17)
	414,165	7,086	541,925	6,903	(127,760)	183

Explanation of Change: Actual financial requirements were $127.8 million or 23.6% lower than projected in 1988-89 Main Estimates. The major causes for this surplus are as follows:

Budgetary - Departmental Operations

	$ Millions
• **Operating:** the increase is due to the following factors: 183 additional PY's associated with $12.6 million in salaries and employee benefits to respond to increased workload demands resulting from Economic Regulatory Reform; increased overtime requirements of $9.5 million associated with staff shortages at Air Traffic Control sites; and other operating costs necessitating an extra $17 million to provide for air traffic controllers and radio operators recruitment, radio licenses fees, landline costs, increased flying hours and higher repair costs associated with inflation.	40.1
• **Capital:** the surplus is due to an inter-activity transfer of $107.0 million in the Estimates level and an intra-departmental adjustment of $13.1 million to lower the cash requirements for RAMP and Toronto Island MLS projects.	(120.1)
• **Grants & Contributions:** the difference is primarily due to a reduction in contribution to other governments and agencies under the Den-Ice agreement.	0.4

- **Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:** the additional revenue is primarily a result of a $46 million increase in the Air Transportation Tax - $25 million of which is from higher than forecast passenger volumes and $21 million of which results from changes in legislation providing for accelerated remittance of the Tax (46.6)

Activity Capital Resources

Figure 2-45 provides an Activity-level overview of capital requirements and expenditures, broken out by the Department's applicable capital investment plan (CIP) components. Further information on the Activity's capital programs may be found in the sub-activity analyses starting on p. 2-56 as well as in the general capital program discussion in Section 3, starting on p. 3-6.

Figure 2-45: Capital Program by CIP Component

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Air Navigation System	279,265	221,503	189,655
Aircraft Services	23,753	4,453	9,121
Other Aviation	2,079	4,233	2,901
	305,097	230,189	201,677

Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Aviation, please refer to the following sub-activities:

		Page
C.1	Air Navigation System	2-56
C.2	Aviation Regulation	2-60
C.3	Aviation Safety Analysis and Promotion	2-63
C.4	Aircraft Services	2-65
C.5	Direction and Administration	2-68

C.1 Air Navigation System

Objective

To ensure the availability and reliability of a safe and efficient national civil air navigation system.

Description

This sub-activity provides two main services: air traffic services and navigational aids. The air traffic services comprise air traffic control and flight information services. A network of 7 area control centres, 8 terminal control units and 60 airport control towers exists to provide enroute, arrival and departure control services. Commencing in 1991, 6 of the 8 terminal control units will be amalgamated into the operations of their parent area control centre; Ottawa and Calgary will remain as stand alone units. Some 110 flight service stations provide flight information services. In addition, several hundred navigational aids exist to assist pilots in determining their location and direction while enroute between airports and to help them land and take off safely. For operating purposes, this sub-activity performs three main functions.

Air Traffic Services: To prevent collisions and to maintain the safe, orderly and expeditious flow of air traffic.

Technical Services: To ensure the availability and reliability of radar surveillance and communication systems for air traffic control and flight safety services and radio navigational aids for aircraft navigation.

Aviation Services: To provide plans, requirements, policies, standards, procedures, flight calibration and inspection and aeronautical services information for a safe and efficient air navigation system.

Resource Summaries

The sub-activity accounts for 76.9% of the Activity's total operating expenditures, 91.5% of the capital expenditures and 78.7% of the total person-years for the 1990-91 fiscal year.

Figure 2-46: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Operating Expenditures	422,171	441,372	407,749
Capital Expenditures	279,265	221,503	189,655
Total Expenditures	701,436	662,875	597,404
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	398,468	299,553	294,473
	302,968	363,322	302,931
Person-Years	5,430	5,600	5,600

1988-89 Financial Performance: $ Millions

Operating: the additional costs are mainly due to increased personnel requirements of $11.1 million in salaries & benefits from an over-utilization of 143 PY's and $8.2 million in overtime to cover Air Traffic Control staff shortages. Other operating costs exceed the Estimates level as a result of increased landline costs, O&M for capital infrastructure and air traffic controllers and radio operators recruitment. 36.0

Capital: the reduced requirements are the product of an initial reduction of $103.9 million in the Estimates level due to a transfer between activities, a $13.1 million reduction in cash requirements for RAMP and the Toronto Island MLS projects and various deferrals/reprofiling. (128.0)

Revenue, Recoveries & Air Transportation Tax: the increase comes from an additional $46 million in the Air Transportation Tax generated - of which $25 million is from higher than forecast passenger volume, and $21 million is from changes in legislation providing for accelerated payment of the tax (46.8)

Figure 2-47: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	407,749	5,600	371,769	5,457	35,980	143
Capital Expenditures	189,655		317,686		(128,031)	
Total Expenditures	597,404	5,600	689,455	5,457	(92,051)	143
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	294,473	-	247,650		46,823	
Net	302,931	5,600	441,805	5,457	(138,874)	143

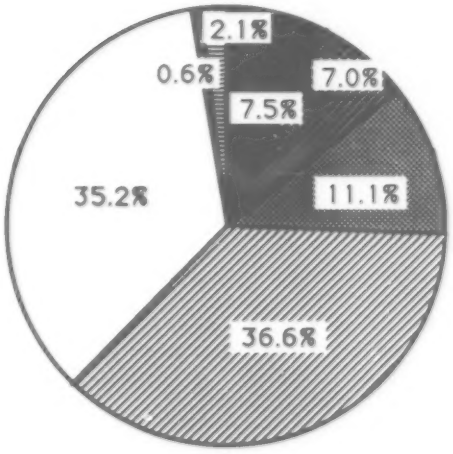
Performance Information and Resource Justification

Operating Expenditures: The Air Traffic Services are expected to require 57% of operating expenditures and 60% of the human resources planned for this sub-activity. Technical Services account for 33% of operating expenditures and 34% of the personnel allocation. Aviation Services account for the remaining 10% of operating expenditures and 6% of personnel requirements.

Figure 2-48: Air Navigation System - Operating Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Air Traffic Services						
Air Traffic Control	171,294	2,332	182,913	2,392	189,217	2,391
Flight Service Stations	67,916	920	72,522	948	43,701	948
	239,210	3,252	255,435	3,340	232,918	3,339
Technical Services	140,900	1,831	142,276	1,911	133,677	1,906
Aviation Services	42,061	347	43,661	349	41,154	355
	422,171	5,430	441,372	5,600	407,749	5,600

Figure 2-49: Capital by Asset Type



ANS
1990/91

Buildings
Communications
Navigation Aids
Surveillance Sys.
Air Traffic Man. Sys.
Aircraft & Related Sys.
Other - Land, Motor Vehicles & Administrative Furnishings

Note: Table Values are in Thousands (000s) of Dollars

Asset Component	1990-91 Estimates	1989-90 Forecast	1988-89 Actual
Buildings	20,823	14,206	22,106
Communications	19,420	13,471	18,619
Navigation Aids	31,061	16,087	15,106
Surveillance	102,424	133,226	111,898
Air Traffic Man.	98,121	38,181	12,563
Aircraft & Rel.	1,540	708	428
Land	823	639	594
Motor Vehicles	1,397	664	2,071
Admin. Furnish.	3,656	4,321	6,270
Total	279,265	221,503	189,655

Figure 2-50 summarizes some of the key variables that affect this sub-activity's operating resource requirements.

Figure 2-50: Key Variables Affecting Operating Resources

	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Air Traffic Control Services			
No. of Air Traffic Control Sites	75	75	75
Direct Hours of Service to Users	2,214,435	2,089,969	1,984,653
Flight Information and Advisory Services			
No. of Flight Service Stations	110	108	109
Direct Hours of Service to Users	1,315,537	1,286,378	1,264,532
Technical Services			
Radar Surveillance Equipment*	2,070	2,026	2,001
Navigation Aids	1,972	1,970	1,898
Communication Systems	12,359	12,314	12,183
Aviation Services			
Public IFR Airports**	267	263	259
Published Instrument Approaches	904	865	817
Published Air Route and Airway Miles	192,560	191,218	191,342

* This key variable was changed in 1989-90 to reflect the number of equipment rather than systems as the operating resources are related to the equipment in place.

** Public IFR Airports are those certified and equipped for aircraft landings and take-offs under Instrument Flight Rules.

Revenue Analysis: For details of the type and amount of revenue earned by this sub-activity, refer to Section III, Figure 3-23, Summary of Aviation Revenues/Recoveries, p. 3-45.

C.2 Aviation Regulation

Objective

To regulate and control civil aviation activities to ensure a safe national civil air transportation system.

Description

This sub-activity performs the following regulatory functions:

- development and promulgation of legislation, regulations and standards.
- certification and monitoring of the competence of aviation personnel, aircraft and aeronautical products, aircraft airworthiness, the operations of commercial air services and all other commercial aviation organizations.
- enforcement of the Aeronautics Act, Air Regulations, and Air Navigation Orders through investigations and prosecutions or administrative actions.

Resource Summaries

The operating expenditures for this sub-activity are 11.9% of total operating expenditures for the Activity and 13.3% of the total person-years for the 1990-91 fiscal year.

Figure 2-51: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Operating Expenditures	65,412	66,395	59,650
Capital Expenditures	1,538	3,493	1,834
Contributions	127	172	122
Total Expenditures	67,077	70,060	61,606
Revenue and Recoveries	1,612	891	880
	65,465	69,169	60,726
Person-Years	920	910	936

1988-89 Financial Performance: $ Millions

Operating: the increase is due to additional requirements for training, operational travel and increased workload demands resulting from Economic Regulatory Reform. 4.3

Capital: the increase is the result of an additional $1.2 million allocated for the acceleration of the National Air Carrier Information System and the Flight Training and Aviation Information System projects offset by an initial reduction of $0.3 million to the Estimates level and a lapse of $0.6 million in the balance of the program. 0.3

Revenues and Recoveries: the additional revenue is due to higher licenses, permits and other service fees. (0.2)

Figure 2-52: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	59,650	936	55,343	877	4,307	59
Capital Expenditures	1,834		1,538		296	
Contributions	122		100		22	
Total Expenditures	61,606	936	56,981	877	4,625	59
Revenue and Recoveries	880		694		186	
	60,726	936	56,287	877	4,439	59

Performance Information and Resource Justification

Aviation Regulation: Figure 2-53 provides a breakdown of operating resource requirements.

Figure 2-53: Aviation Regulation - Operating Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Licensing, Certification & Airworthiness	53,330	750	54,046	741	49,051	760
Legislation, & Enforcement Actions	7,679	108	7,880	108	6,162	113
Management & Administration	4,403	62	4,469	61	4,437	63
	65,412	920	66,395	910	59,650	936

Major workload variables affecting the operating expenditures are the degree of regulatory coverage required for each of the national air transportation system's components and the growth of these components. Figure 2-54 summarizes the sizes of these components.

Figure 2-54: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
No. of Personnel Licences and Permits in Force	86,657	85,747	84,871
No. of Air Carriers (Domestic and Foreign)	2,140	2,117	2,088
No. of Registered Aircraft	28,125	28,125	28,027
No. of Regulatory Authorizations Processed			
. Licensing Transactions	134,639	131,544	127,876
. Aeronautical Product Approvals	2,366	2,300	2,186
. Organization Approvals	6,473	7,169	7,167
No. of Inspections conducted			
. Personnel	21,423	20,132	19,350
. Aircraft*	2,130	2,466	2,504
. Organizations	3,403	3,294	3,885
No. of Enforcement Actions			
. Judicial and Administrative Actions**	1,945	1,990	2,093

* The number of aircraft inspections conducted has been redefined in 1988-89 in that Surveillance/Inspection of Aircraft and Aircraft Amateur Built (Preliminary and Final) tasks have been removed. They are considered more of a regulatory presence than an inspection.

** These actions have been redefined to reflect the number of charges as opposed to the number of cases.

Revenue: For details of the type and amount of revenue earned by this sub-activity, refer to Section III, Figure 3-23, Summary of Aviation Activity Revenues/Recoveries, p. 3-45.

C.3 Aviation Safety Analysis and Promotion

Objective

To encourage aviation personnel and aircraft operators to use safe practices and procedures in all aviation activities.

Description

This sub-activity performs the following functions:

- identification and definition of aviation safety deficiencies through research and analysis;
- dissemination of relevant safety information to aviation personnel and aircraft operators (safety-of-flight literature, audio-visual material, educational programs, safety surveys and site visits).

Resource Summaries

The sub-activity accounts for 0.8% of the Activity's total operating expenditures and 0.7% of the total person-years for 1990-91.

Figure 2-55: Net Expenditures

	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Operating Expenditures	4,384	2,719	4,043
Capital Expenditures	276	475	253
	4,660	3,194	4,296
Person-Years	49	49	52

1988-89 Financial Performance: $ Millions

Operating: the difference is the result of an over-utilization of 3 PY's requiring an additional $0.1 million in salaries and a $0.3 million base adjustment to provide for higher operating costs. 0.4

Capital: the increase of $0.2 million is a result of the advancement of safety-related capital projects. 0.2

Figure 2-56: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	4,043	52	3,655	49	388	3
Capital Expenditures	253		50		203	
	4,296	52	3,705	49	591	3

Performance Information and Resource Justification

Aviation Safety Analysis and Promotion: Figure 2-57 provides a breakdown of the key workload determinants for this sub-activity. These are the provision of safe practices and procedures to aviation personnel and aircraft operators.

Figure 2-57: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
No. of Personnel Licences and Permits in Force	86,657	85,747	84,871
No. of Aviation Operators and Organizations (Domestic)	2,300	2,300	2,210
No. of Safety Presentations and Briefings	274	263	263
. Audience Reached	16,100	16,100	17,243
% Safety Briefings Conducted vs. Requested	43%	44%	48%
No. of Safety Recommendations, Advisories and Deficiencies Received	310	310	205
. Canadian Aviation Safety Board Recommendations*	110	90	28

* To be replaced by the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board.

C.4 Aircraft Services

Objective

To provide aircraft services to assist the program operations of Transport Canada and other federal government departments and agencies.

Description

This sub-activity provides the following functions:

- provision of aircraft used to support the program operations of Transport Canada and other federal government departments and agencies;
- provision of professional flight training for Transport Canada and Canadian Aviation Safety Board (to be replaced by the Canadian Transportation Accident Investigation & Safety Board) pilots;
- provision of operational training for Transport Canada aircraft maintenance personnel.

Resource Summaries

The operating expenditures for this sub-activity are 8.5% of the total operating expenditures, the capital makes up 7.8% of the total, and person-years account for 6.4% of the Activity's requirements for the 1990-91 fiscal year.

Figure 2-58: Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1990-91**	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Operating Expenditures	**46,865**	44,953	42,217
Capital Expenditures	**23,753**	4,453	9,121
Total Expenditures	**70,618**	49,406	51,338
Revenues and Recoveries	**17,334**	16,006	14,520
	53,284	33,400	36,818
Person-Years	**441**	435	442

1988-89 Financial Performance: $ Millions

Operating: the additional expenditures are due to increased flying hours and the inflationary cost of repairs and maintenance to aircraft and materials and supplies for aircraft offset by decreased requirements for salaries and wages from an under-utilization of 5 PY's. 2.6

Capital: the difference is the result of an increased allocation of $5.3 million for the Twin Otter Aircraft, $0.6 million for the Commissionnaire's Workstation and $0.1 million for the Aviation/Flight Technology Centre. 7.6

Revenues and Recoveries: the decrease is due to lower than anticipated recoveries collected from Coast Guard for helicopter services. 0.4

Figure 2-59: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	42,217	442	39,586	447	2,631	(5)
Capital Expenditures	9,121		1,539		7,582	
Total Expenditures	51,338	442	41,125	447	10,213	(5)
Revenue and Recoveries	14,520		14,955		(435)	
	36,818	442	26,170	447	10,648	(5)

Performance Information and Resource Justification

Figure 2-60 provides a breakdown of operating resource requirements.

Figure 2-60: Aircraft Services - Operating Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Aircraft Operations	6,468	61	6,204	61	11,680	61
Maintenance	32,127	302	30,816	298	25,234	303
Training	3,393	32	3,255	31	2,429	32
Management & Administration	4,877	46	4,678	45	2,874	46
	46,865	441	44,953	435	42,217	442

Key workload determinants for the Aircraft Services component include the hours of flying demanded by the various users of the aircraft and the number of aircrafts operated. Figure 2-61 summarizes these key variables.

Figure 2-61: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Aircraft Fleet Size	98	98	108
Aircraft Serviceability Rate*	75.1%	75.1%	74.7%
Aircraft Flying Hours Provided			
. Air Navigation	11,504	11,514	11,420
. Aviation Regulation	11,054	11,054	10,752
. Canadian Coast Guard Service	15,719	15,719	15,993
. Canadian Aviation Safety Board**	1,649	1,649	1,672
Utilization (Hours) Per Year Per Aircraft			
. Fixed-Wing Aircraft	681.6	681.6	521.5
. Rotary-Wing Aircraft	374.3	374.3	380.8

* Percentage of time of normal operating hours that the aircraft are serviceable.

** To be replaced by the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board.

C.5 Direction and Administration

Objective

To ensure a safe National Civil Air Transportation System, to attend to the development and operation of the National Civil Air Navigation System for the efficient and safe movement of aircraft and to contribute to the safety and efficiency of Canadian aircraft operation in international and foreign airspace.

Description

This sub-activity carries out the management of the activity including specification of policies and priorities, the development of operational and capital expenditure plans and the control of resources. It consists of the offices of the Assistant Deputy Minister, Aviation and the units that provide activity-wide support in the following functional areas: policy, planning, resource management, executive services and International Aviation.

Resource Summaries

This sub-activity accounts for 1.9% of the Activity's operating expenditures and 0.9% of the person-years for the 1990-91 fiscal year.

Figure 2-62: Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1990-91**	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Operating Expenditures	**10,496**	8,606	8,338
Capital Expenditures	**265**	265	814
Grants and Contributions	**267**	335	242
Total Expenditures	**11,028**	9,206	9,394
Person-Years	**64**	64	56

1988-89 Financial Performance: $ Millions

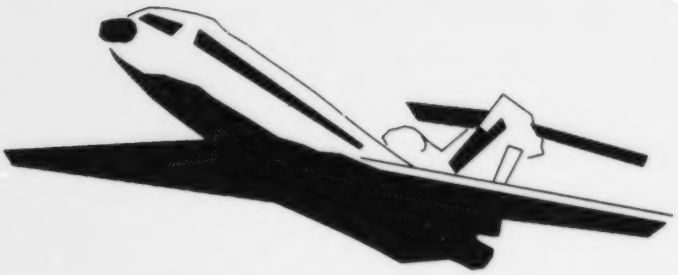
Operating: the decrease is the result of lower personnel requirements from an under-utilization of 17 PY's and reduced non-salary expenditures. (4.0)

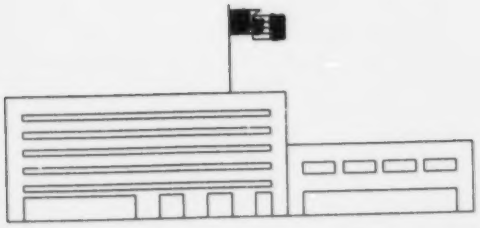
Capital: the reduced expenditures are due to lower than anticipated requirements for furniture and EDP equipment. (0.1)

Grants & Contributions: requirements were lower than that provided for in the Estimates due to an intra-departmental transfer, reducing the proposed contribution to other governments and agencies under the Denmark-Iceland (Den-Ice) agreement by $0.4 million. (0.4)

Figure 2-63: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	8,338	56	12,370	73	(4,032)	(17)
Capital Expenditures	814		938		(124)	
Grants and Contributions	242		650		(408)	
Total Expenditures	9,394	56	13,958	73	(4,564)	(17)





D. Airports

Objective

To ensure the availability and reliability of a safe, secure and efficient national civil airports system in Canada.

Description

The Airports Group is responsible for the development, maintenance and operation of essential civil airport facilities and services in Canada, applying a commercially-oriented management approach to lead to system self-sufficiency. Airport operations involve provision of services to passengers and aircraft such as passenger and baggage security screening, policing, airport crash, firefighting and rescue, and the maintenance and upkeep of airport facilities including terminals, parking garages, runways, roads, mechanical and electrical equipment. Airports operated by Transport Canada include 8 major airports and 97 national, regional and local airports.

Resource Summaries

The Airports Group accounts for approximately 20.6% of the Department's total 1990-91 gross expenditures, before revenues, recoveries and Air Transportation Tax are credited to the Program, and 19.7% of the total person-years. A large element of this Activity is operated as a revolving fund. Net resource requirements, by sub-activity, are summarized in Figure 2-64.

Figure 2-64: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Major Federal Airports*	(94,234)	1,765	(73,643)	1,792	(20,591)	(27)
Federal Dependent Airports	(22,683)	2,135	(54,223)	2,129	31,540	6
Development Airports	22,683	-	22,592	-	91	-
Net Requirements	(94,234)	3,900	(105,274)	3,921	11,040	(21)

* The Self Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund.

Explanation of Change: The financial requirements for 1990-91 are $11.0 million more than the 1989-90 forecast. The change is a result of the following factors:

\$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

- **Operating:** this variance reflects increases in traffic volume as well as changes in aircraft sizes and traffic patterns resulting from economic regulatory reform, higher costs due to inflation and additional requirements in safety and security. 21.8

- **Capital:** this decrease reflects fluctuations in capital priorities among all Groups in the department. (53.7)

- **Contributions:** there is no significant change over the previous years requirements. 0.7

- **Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:** additional revenues result from greater traffic volumes, price increases and in part to revenue generating initiatives, these however, are more than offset by a reduction in the Air Transportation Tax Allocation and because of an adjustment in recoveries for overhead charges. 42.2

Explanation of 1989-90 Forecast: The 1989-90 net forecast is higher than the 1989-90 Main Estimates by \$22.7 million due largely to an increase in revenues due to greater traffic volumes, and in part to an increase in fees.

Figure 2-65: Estimated 1990-91 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)	Expenditures					
	Operating	Capital	Contributions	Total	Revenue Recoveries and Air Transportation Tax	**Net Resource Requirements**
Major Federal Airports	319,701	73,092	-	392,793	(487,027)	**(94,234)**
Federal Dependent Airports	178,907	76,767	31,836	287,510	(310,193)	**(22,683)**
Development Airports	-	5,109	17,574	22,683	-	**22,683**
	498,608	154,968	49,410	702,986	(797,220)	**(94,234)**

Past Financial Performance

Figure 2-66: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Major Federal Airports	(55,016)	1,752	(48,453)	1,791	(6,563)	(39)
Federal Dependent Airports	(8,566)	2,212	(24,227)	2,342	15,661	(130)
Development Airports	22,749	-	24,227	-	(1,478)	-
	(40,833)	3,964	(48,453)	4,133	7,620	(169)

Explanation of Change: Actual financial requirements were $7.6 million greater than projected in 1988-89 Main Estimates. The major explanations for this increase are as follows:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
• **Operating:** no significant change has been reported for direct operating costs, however, indirect operating costs show a decrease resulting from Grants in lieu of taxes.	(1.7)
• **Capital:** this variance is due to increased minor capital requirements and various additional restoration/replacement and demand-related expansionary requirements which necessitated the acceleration of the major capital program	17.0
• **Contributions:** this difference is due largely to an increase to the proposed expenditure for the local-local commercial program.	5.5
• **Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:** this favourable variance is due to an increase in passenger volumes and aircraft movements and to greater revenue from concessions due to better than expected business	(13.2)

- **Person Years:** this decrease is a result of a spillover of the combined efforts of downsizing and transfer of person years to Public Works Canada implemented in previous years. (169)

Activity Capital Resources

Figure 2-67 provides an Activity-level overview of capital requirements and expenditures. Further information on the Activity's capital program may be found in the sub-activity analyses starting on p. 2-77 and 2-82 as well as in the general capital program discussion in Section 3, starting on p. 3-6.

Figure 2-67: Capital Program by CIP Component

(thousands of dollars)	**Estimates 1990-91**	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Buildings	**57,323**	81,547	65,735
Aircraft Operating Areas and Facilities	**29,327**	55,240	66,706
Vehicle Operating Areas and Facilities	**7,382**	12,694	23,194
Other Airport Facilities Equipment and Systems	**60,936**	59,219	90,922
Total Capital	**154,968**	208,700	246,557

Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Airports Authority Group, please refer to the following sub-activities:

		Page
D.1	Major Federal Airports	2-75
D.2	Federal Dependent Airports	2-80
D.3	Development Airports	2-85

D.1 Major Federal Airports

Objective

To ensure the provision of an accessible network of financially self-sufficient civil airports.

Description

Self-Supporting: The Major Federal Airports sub-activity operates as a self-supporting entity under the Airports Revolving Fund, which is a non-lapsing authorization to make payments out of the Consolidated Revenue Fund for working capital, capital acquisitions and temporary financing of accumulated deficits with respect to such airports as the Treasury Board shall approve. Costs of operating the participating airports are being recovered through fees and charges for goods and services provided to the airport users, through concession revenues and through a contribution from the Air Transportation Tax.

Airports Included: This sub-activity includes the 8 major airports in Canada. These airports are located at: Halifax, Montreal (Mirabel/Dorval), Toronto, Ottawa, Winnipeg, Calgary, Edmonton and Vancouver.

Operations: Airport operations involve two main tasks: the provision of airport services to passengers and aircraft; and the maintenance and upkeep of airport facilities. Among the more important airport services are security and policing, as well as airport crash, firefighting and rescue.

The airport facilities requiring maintenance and upkeep include a wide range of building structures (e.g., airport terminals, parking garages, maintenance and other ancillary buildings); surface structures (e.g. runways, taxiways, aprons, roads, and parking lots); mechanical and electrical systems and various types of fixed and mobile equipment. Included in the maintenance and upkeep of these facilities are such costs as utilities, cleaning of buildings, snow removal and repairs.

Resource Summaries

This sub-activity accounts for 64% of the operating expenditures, 47% of the capital expenditures, 83% of revenues and recoveries and 19% of the Air Transportation Tax allocated to the Airports Group, and 45% of the person-years.

Figure 2-68: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Operating Expenditures	319,701	301,422	286,334
Capital Expenditures	73,092	106,000	125,545
Total Expenditures	392,793	407,422	411,879
Revenue	428,384	410,247	381,843
Recoveries	5,317	5,317	5,251
Air Transportation Tax Allocation	53,326	65,501	79,800
Total Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	487,027	481,065	466,894
Net Resource Required (Provided)	(94,234)	(73,643)	(55,015)
Person-Years	1,765	1,792	1,752

For summaries of the projected use of the revolving fund authority and individual airport profit or loss, see Section III - Supplementary Information, Figures 3-29 to 3-34, pp. 3-50 to 3-53.

1988-89 Financial Performance: The financial performance of the Major Federal Airports in 1988-89 was better than forecast at the time of Main Estimates. While operations and maintenance expenditures, excluding depreciation, interest on capital, and services provided and received without charge, were $0.8 million lower, capital expenditures were $24.4 million more than Main Estimates due to a decision to reprofile Capital from 1988-89. Revenues increased by $30.1 million resulting from higher passenger volumes and aircraft movements. Person years were 39 lower than Main Estimates due to spillover effects from reorganization and transfers to PWC. (Refer to Figure 2-69)

Figure 2-69: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	286,334		287,155		(821)	
Capital Expenditures	125,545		101,178		24,367	
Total Expenditures	411,879	1,752	388,333	1,791	23,546	(39)
Revenue	381,843		351,686		30,157	
Recoveries	5,251		5,300		(49)	
Air Transportation Tax Allocation	79,800		79,800		-	
Total Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	466,894		436,786		30,108	
Net Resources Required (Provided)	(55,015)	1,752	(48,453)	1,791	(6,562)	(39)

Performance Information and Resource Justification

Expenses: Figure 2-70 includes a breakdown of the estimated expenditures that will be incurred to operate the Major Federal Airports during 1989-90. These expenditures can be broken down between direct and indirect costs. Direct costs consist of salary and non-salary costs. The indirect costs contain a charge for air traffic control services provided by the Aviation Activity as well as a charge for management overhead charges and grants in lieu of taxes.

Figure 2-70: Major Federal Airports - Summary of Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Direct Costs						
Salary	83,764	1,765	80,900	1,792	72,121	1,752
Non-salary	89,954	-	80,800	-	72,571	-
	173,718	1,765	161,700	1,792	144,692	1,752
Indirect Costs						
Air Traffic Control Charges	97,439	-	84,411	-	82,300	-
Management Overhead Charges	21,944	-	30,011	-	34,688	-
Grants in Lieu of Taxes	26,600	-	25,300	-	24,654	-
	145,983	-	139,722	-	141,642	-
	319,701	1,765	301,422	1,792	286,334	1,752

Two main factors affecting both the cost of airport site operations and its profitability are the number of passengers and aircraft that are processed through the system. Figure 2-71 illustrates the increases in workload since 1988.

Figure 2-71: Summary of Key Workload Determinants

	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Passengers	55,502,000	54,046,000	52,009,000
Movements	1,610,000	1,573,000	1,476,000

Capital Expenditure Analysis: Figure 2-72 provides a summary analysis of the capital program planned for 1990-91. For details by project, see Section III, Figure 3-9, pp. 3-22 to 3-24.

Figure 2-72: Summary of 1990-91 Estimates Capital Projects for Major Federal Airports

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Buildings	36,104	49,965	44,422
Aircraft Operating Areas and Facilities	4,725	24,304	25,196
Vehicle Operating Areas and Facilities	4,428	9,040	17,367
Other Airport Facilities Equipment and Systems	27,835	22,691	38,560
Total Capital	73,092	106,000	125,545

D.2 Federal Dependent Airports

Objective

To ensure the provision of an accessible network of civil airports subject to demand being sufficient to recover a predetermined percentage of the network's annual operating costs.

Description

This sub-activity can be subdivided into two categories; airports operated by Transport Canada and airports operated by others.

Airports Operated by Transport Canada: This first category consists of 97 airports across the country including air carrier airports such as St. John's, Gander, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Quebec, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon, Victoria, Whitehorse and Yellowknife as well as smaller commercial airports such as Prince George, Lethbridge and Yarmouth, and general aviation airports like Pitt Meadows near Vancouver and Springbank outside Calgary. The nature of the operations at these air carrier airports is similar to those at Major Federal Airports. As many airports in this category serve the less densely populated and more isolated areas of the country, there is a substantially lower volume of aircraft and passenger movements from which revenue can be earned. The government assumes the unrecoverable costs expended to maintain an adequate system capacity and level of service across the entire country.

Airports Operated by Others: In this category capital financial assistance is provided to regional and local airports operated by other levels of government.

Resource Summaries

This sub-activity accounts for 36% of the Activity's total operating expenditures, 50% of the capital expenditures, 64% of the contributions, 17% of revenues and recoveries, 81% of the Air Transportation Tax allocated to the Airports Group, and 55% of person-years.

Figure 2-73: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Airports Operated by Transport Canada			
Operating Expenditures	**178,907**	175,400	175,143
Capital Expenditures	**76,767**	96,408	118,089
	255,674	271,808	293,232
Airports Operated by Others - Contributions	**31,836**	32,400	22,916
Total Expenditures	**287,510**	304,208	316,148
Revenue	**66,308**	61,554	59,162
Recoveries	**22,483**	30,550	35,114
Air Transportation Tax Allocation	**221,402**	266,327	230,438
Total Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	**310,193**	358,431	324,714
Net Resource Required (Provided)	**(22,683)**	(54,223)	(8,566)
Person-Years	**2,135**	2,129	2,212

1988-89 Financial Performance: Though the net resource requirement was favourable at year end, the financial performance was lower than forecast in Main Estimates by $15.7 million. Operating expenditures decreased by $7.1 million, due largely to spillover effects of Airports downsizing/reorganization initiatives and tighter controls on non-salary expenditures. However, the less favourable performance was due to a conservative estimate in capital and to lower than expected revenues. Though traffic increased at FDA airports, aircraft size has decreased resulting in lower landing fees.

Figure 2-74: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	175,143		182,205		(7,062)	
Capital Expenditures	118,089		99,849		18,240	
Contributions	22,916		23,340		(424)	
Total Expenditures	316,148	2,212	305,394	2,342	10,754	(130)
Revenue	59,162		63,883		(4,721)	
Recoveries	35,114		35,300		(186)	
Air Transportation Tax Allocation	230,438		230,438		-	
Total Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	324,714		329,621		(4,907)	
Net Resources Required (Provided)	(8,566)	2,212	(24,227)	2,342	15,661	(130)

Performance Information and Resource Justification

Airports Operated by Transport Canada: Figure 2-75 provides a summary of expenditures for site operations, the total expenditures on activity-wide support services that are planned and controlled from this sub-activity and the amount of the recovery from Major Federal Airports for these support services. Figure 2-76 provides a summary of major workload determinants affecting site operations.

Figure 2-75: Federal Dependent Airports Operated by Transport Canada - Gross Operating Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Direct Costs						
Salary	103,569	2,135	102,600	2,129	95,855	2,212
Non-salary	75,338	-	72,800	-	79,288	-
Total Operating Expenditures	178,907	2,135	175,400	2,129	175,143	2,212
Recovery from Major Federal Airports	21,944		30,011		34,688	

Figure 2-76: Summary of Key Workload Determinants

	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Passengers	12,680,000	11,998,000	11,447,000
Movements	2,205,000	2,144,000	2,060,000

Two primary factors affecting both the cost of airport site operations and its profitability are the number of passengers and aircrafts that are processed through the system. Figure 2-76 illustrates the increases in workload since 1988.

Capital Expenditures Analysis: Figure 2-77 provides a summary analysis of the capital program planned for 1990-91. For details by project, see Section III, Figure 3-11, pp. 3-25 to 3-27.

Figure 2-77: Summary of 1990-91 Estimates Capital Projects, by Priority Criteria for Federal Dependent Airports/Development Airports

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Buildings	21,219	31,582	21,313
Aircraft Operating Areas and Facilities	24,602	30,936	41,510
Vehicle Operating Areas and Facilities	2,954	3,654	5,827
Other Airport Facilities Equipment and Systems	33,101	36,528	52,362
Total Capital	81,876	102,700	121,012

Airports Operated by Others: In this category, financial assistance is provided to both regional and local airports operated by municipalities and others. Figure 2-78 summarizes planned operating and capital contributions.

Figure 2-78: Airports Operated by Others - Contributions

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Operating Contributions	11,326	11,900	10,326
Capital Contributions	20,510	20,500	12,590
Total Contributions	31,836	32,400	22,916

D.3 Development Airports

Objective

To ensure the provision of a network of civil airports that respond to socio-economic initiatives of the Government of Canada (including relief of isolation).

Description

This sub-activity includes small airports on the Labrador Coast and Newfoundland, those included in the Nouveau Quebec (Inuit) program, and those serving the less densely populated and more isolated areas of the country in the Northwest and Yukon Territories. The government assumes the costs expended to maintain an adequate system capacity and level of service.

Resource Summaries

This sub-activity accounts for under 3% of the capital expenditures and 36% of the contributions of the Airports Group. Revenues are nil. The expenditures are summarized below in Figure 2-79.

Figure 2-79: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Capital Expenditures*	5,109	6,292	2,923
Operating Contributions	3,774	3,200	7,088
Capital Contributions	13,800	13,100	12,738
Total Contributions	17,574	16,300	19,826
Net Resource Requirements	22,683	22,592	22,749

* For details by project see Section III, Figure 3-11 pp. 3-27 and 3-28.

1988-89 Financial Performance: The increase in expenditure over 1988-89 Main Estimates of $1.5 million is due largely to an increase in Capital Contributions in the Labrador Coast airstrip program.

Figure 2-80: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89		
	Actual	Main Estimates	Change
Operating Contributions	7,088	7,100	(12)
Capital Contributions	12,738	13,564	(826)
Capital Expenditures	2,923	3,563	(640)
	22,749	24,227	(1,478)

Figure 2-81 provides a summary of that part of the Development Airport sub-activity that is accounted for by capital contributions.

Figure 2-81: Summary of Capital Contributions

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Labrador and Newfoundland airports	2,800	1,900	976
Nouveau Quebec Inuit airports	11,000	11,200	11,762
Total Capital Contributions	13,800	13,100	12,738

E. Surface

Objective

To contribute to the enhancement of the safety of the Canadian public who use or are exposed to the surface transportation infrastructure.

Description

The Surface activities encompass the development, implementation and monitoring of policies and programs concerning railway safety, road safety and motor vehicle regulation and transport of dangerous goods and the development and maintenance of emergency plans and procedures for the surface modes and their implementation during national emergencies.

Financial Summaries

The Surface Activity accounts for approximately 2.9% of the Department's net total 1990-91 expenditures and 2.1% of the total person-years.

Figure 2-82: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Surface Emergency Planning and Operations	338	5	323	5	15	-
Railway Safety	9,350	127	9,660	125	(310)	2
Transport of Dangerous Goods	9,892	134	9,194	120	698	14
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	15,975	140	15,366	131	609	9
Direction and Administration	1,205	12	850	9	355	3
	36,760	418	35,393	390	1,367	28
Capital	3,213		3,248		(35)	
Grants and Contributions	22,044		22,356		(312)	
	62,017	418	60,997	390	1,020	28

Explanation of Change: The financial requirements for 1990-91 are $1.0 million or 1.7% more than the 1989-90 forecast. The increase is a result of the following factors:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating Expenditures:	
• changes in salaries, wages and employee benefits due to price increases as well as additional other personnel costs	1.3
Grants and Contributions:	
• increase due to reprofiling of the Regina Rail Relocation project;	6.9
• decreased requirements for grade separation projects;	(9.3)
• increased requirements for crossing improvement projects;	2.5
• decreased requirements for contributions to provinces concerning Transport of Dangerous Goods activities.	(.4)

Explanation of 1989-90 Forecast: The 1989-90 forecast is $5.4 million or 8.1% lower than the 1989-90 Main Estimates of $66.4 million. The difference is explained by the following major items:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating Expenditures:	
• increased operating requirements for Motor Vehicle Safety;	1.3
• increased operating requirements for Transport of Dangerous Goods;	1.0
• increased operating requirements for Railway Safety.	.8

Grants and Contributions:

- decrease due to reprofiling of the Regina Rail Relocation project; (6.9)
- increased requirements for grade separation projects; .9
- decreased requirements for crossing improvement projects; (2.5)

Past Financial Performance

Figure 2-83: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Surface Emergency Planning and Operations	255	5	268	4	(13)	1
Railway Safety	2,658	40	320	2	2,338	38
Transport of Dangerous Goods	7,502	116	7,540	117	(38)	(1)
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	14,003	138	13,793	140	210	(2)
Direction and Administration	1,026	11	1,197	15	(171)	(4)
	25,444	310	23,118	278	2,326	32
Capital	3,500		2,747		753	
Grants and Contributions	14,860		12,889		1,971	
	43,804	310	38,754	278	5,050	32

Explanation of Change: Actual financial requirements were $5.1 million or 13.0% more than projected in 1988-89 Main Estimates. The major causes for this increase are as follows:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating Expenditures:	
• transfer of the rail safety function from the NTA;	2.5
• increased operating requirements for Motor Vehicle Safety;	0.4
• increased operating requirements for Transport of Dangerous Goods.	0.2
Grants and Contributions:	
• decrease due to reprofiling of the Regina Rail Relocation project;	(6.7)
• transfer of crossing improvement project funding from the NTA;	6.8
• increased requirements for grade separation projects.	1.9
Person-Years	
• transfer of the rail safety function from the NTA.	32 P-Y

Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Surface, please refer to the following sub-activities:

		Page
E.1	Surface Emergency Planning and Operations	2-91
E.2	Railway Safety	2-93
E.3	Transport of Dangerous Goods	2-96
E.4	Road Safety and Motor Vehicle Regulation	2-100
E.5	Direction and Administration	2-104

E.1 Surface Emergency Planning and Operations

Objective

The development of emergency plans, procedures, organizations and facilities to ensure the efficient and effective operation of rail, ferry and highway transportation systems and facilities that are essential to the national transportation system in order to respond effectively to peacetime national emergencies and the preparedness arrangements needed for international and war emergencies. The branch is also responsible for the railway accident/incident reporting process and for the initial compilation of railway accident/incident statistical information.

Description

The Surface Emergency Planning and Operations sub-activity is responsible for the preparation and maintenance of a wide range of contingency plans and operational procedures required to provide a federal response to national emergencies directly involving any of the surface modes of transport and to ensure the provision of priority surface transportation. The sub-activity also ensures a positive interface with NATO by providing representation as the Head of the Canadian delegation to the NATO Civil Emergency Planning Board for Surface Transportation and the United States by providing representation as a Co-chairman of the United States/Canada Railway Transport Working Group.

Resource Summaries

The Surface Emergency Planning and Operations sub-activity accounts for 1% of the operating resources and 1% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 2-84: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Surface Emergency Planning and Operations						
Operating	338	5	323	5	255	5
Capital	20		47		-	
	358	5	370	5	255	5

1988-89 Financial Performance: No significant net change occurred between 1988-89 planned and actual financial performance.

Figure 2-85: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Surface Emergency Planning and Operations						
Operating	255	5	268	4	(13)	1
	255	5	268	4	(13)	1

Performance Information and Resource Justification

Joint emergency planning will be conducted with U.S. and Canadian government departments and agencies and the U.S. and Canadian rail industry in order to develop operating agreements and contingency plans and procedures to ensure effective use of rail transport and facilitate cross-border movements during international crises or war. Joint emergency planning will also be conducted with provincial highway departments and public and private coastal ferry operators in order to develop plans and arrangements to ensure the effective utilization of the highway and ferry infrastructure during national emergencies.

The Surface Emergency Planning and Operations organization will actively participate on international and NATO planning boards and committees to ensure that Canada can carry on its commitments under NATO and CANUS agreements with respect to the provision of necessary rail, highway and ferry transportation services during declared national, international or war emergencies.

E.2 Railway Safety

Objective

To ensure that Canada's railway system continues to operate as a safe mode of transport.

Description

This sub-activity consists of the following functions:

Equipment Monitoring: monitoring the quality of railway equipment maintenance practices; determining the degree of compliance with regulations, orders and industry standards; and reporting deficiencies to railways and ensuring that remedial action is taken.

Railway Operations: prevention of accidents and hazardous occurrences in the workplace; facilitation of employer/employee dialogue and efforts to jointly work towards the identification of hazards in the workplace and in taking the required remedial action to eliminate or minimize these hazards; and to improve operational safety and maximize public safety.

Railway Engineering: prevention of railway accidents by ensuring that signalling and protection systems, and railway track, bridges, and supporting substructure are adequate for safe railway operation; and by funding safety related improvements to railway grade crossings where appropriate.

Safety Programs: development of railway safety regulations and rail security measures; examination of railway applications to alter, modify or replace existing rules or to approve new methods of operation; provision of replies to recommendations arising from accident investigations; provision of a planning and control function related to Railway Safety Directorate information systems; and funding of grade separation construction projects.

Resource Summaries

The Railway Safety sub-activity accounts for 51% of the financial resources and 30% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 2-86: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Railway Safety						
Operating	9,350	127	9,660	125	2,658	40
Capital	22		119		16	
Grants and Contributions	21,957		21,921		14,602	
	31,329	127	31,700	125	17,276	40

Figure 2-87: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Railway Safety						
Operating	2,658	40	320	2	2,338	38
Capital	16		-		16	
Grants and Contributions	14,602		12,470		2,132	
	17,276	40	12,790	2	4,486	38

1988-89 Financial Performance: With the proclamation of the Railway Safety Act, the responsibility for Railway Safety was transferred from the National Transportation Agency to Transport Canada on January 1, 1989. The majority of the 1988-89 actual expenditures were incurred between January 1, 1989 and March 31, 1989.

Performance Information and Resource Justification

Performance Information

The accident record in the Canadian railway industry has been steadily improving in recent years. For the period 1979 through 1988, there has been an annual downward trend in main track derailments (7.4%) and collisions involving main track (8.25%) and track motor car/maintenance of way equipment (10.7%) indicating an overall effective regulation of rail safety through, for example, our inspection programs. Public crossing accidents declined at an average annual rate of 6.4%. Fatalities also declined, but at a lower rate (4.4%).

Resource Justification

Equipment Monitoring: To meet these responsibilities, 29 inspectors and examiners are employed in Ottawa and six regional offices throughout Canada. These personnel provide expert advice in the areas of motive power, rolling stock, train brakes and dangerous commodities.

Railway Operations: To respond to requirements, Railway Safety has a core of 7 employees located in Headquarters who specialize in dispatching, rule compliance, train operations and occupational health and safety (OSH). These employees are complemented by 26 officers in the regional offices.

Railway Engineering: This function assesses the adequacy of the quality of railway track and infrastructure maintenance. Regional employees totalling 30 conduct on-site inspections to prevent safety hazards and deviations from standards. The Department has assumed responsibility from the National Transportation Agency for a program totalling $10 million annually to fund improvements, such as automatic warning devices, to grade crossings.

Safety Programs: The passage of the Railway Safety Act has shifted the regulatory aspect to a need to examine, modify and update codes of operating rules. This function also has the responsibility to administer the grade separation contribution program which provides contributions towards the construction of railway/highway grade separations.

Figure 2-88: Performance Data - Railway Safety

	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90
Equipment Monitoring		
Motive power units inspections	5,000	4,500
Freight car inspections	33,000	30,000
Passenger car inspections	1,600	1,500
Stationary mechanical unit inspections	1,400	1,220
Railway Operations		
Train riding and dispatching offices visited	875	875
Gateway inspections	625	625
No. of Safety and Health committees counselled	50	50
No. of work place inspections	2,000	2,000
No. of hazardous occurrences investigated	30	30
No. of work refusal cases mediated	7	7
Railway Engineering		
Detail track inspections (miles) (track motor car/hirail)	10,000	10,000
Track inspections (train/track geometry car)	7,000	7,000
Bridge inspections (cursory)	2,000	2,000
Bridge inspections (detailed)	25	25
Crossing inspections	4,500	4,500
Miles of train control signal systems	3,700	3,700
Safety Programs		
No. of accident investigation recommendations	650	650
Changes in regulations, standards, rules and exemptions	15	10
Safety project requests	40	35

E.3 Transport of Dangerous Goods

Objective

To provide and coordinate a national multimodal safety program dealing with the transport of dangerous goods administered by federal and provincial agencies towards promoting safety in the transportation of dangerous goods in an economically efficient and competitive market.

Description

The Transport of Dangerous Goods sub-activity promotes safety through the development and evaluation of regulations and standards, the education and examination of inspectors, the conduct of inspections, the enforcement of the Transportation of Dangerous Goods Act and Regulations, the conduct of support programs for the provision of chemical information, the provision of information and call-out support in response to dangerous goods accidents and the review of industries' emergency response capabilities.

Resource Summaries

The Transport of Dangerous Goods sub-activity accounts for 16% of the financial resources and 32% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 2-89: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Transport of Dangerous Goods						
Operating	9,892	134	9,194	120	7,502	116
Capital	308		465		464	
Grants and Contributions	-		348		159	
	10,200	134	10,007	120	8,125	116

1988-89 Financial Performance: No significant net change occurred between 1988-89 planned and actual financial performance.

Figure 2-90: 1988-89 Financial Performance

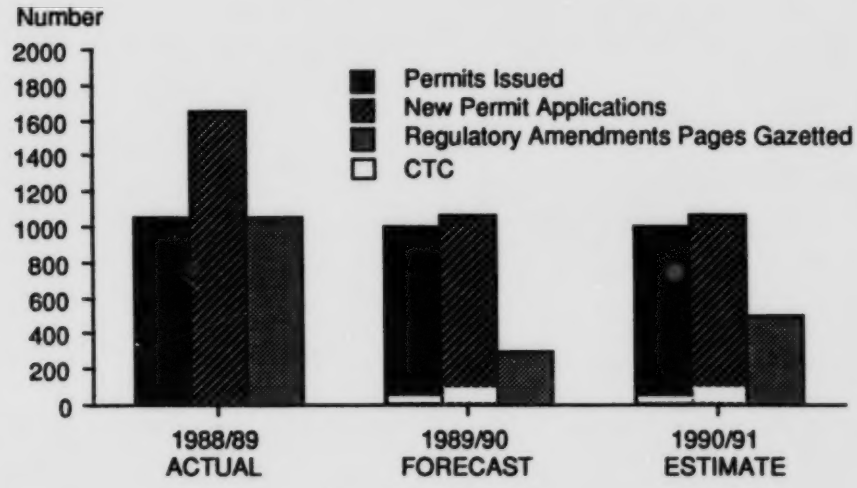
(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Transport of Dangerous Goods						
Operating	7,502	116	7,540	117	(38)	(1)
Capital	464		-		464	
Grants and Contributions	159		332		(173)	
	8,125	116	7,872	117	253	(1)

Performance Information and Resource Justification

Regulatory Affairs

A proposal is being made to amend, in 1990, the Transportation of Dangerous Goods Act. The development of an omnibus amendment to the Transportation of Dangerous Goods Regulations will continue in 1990. This omnibus amendment will clarify certain regulations, reduce economic impacts on industry and the public, facilitate international trade, and reduce the administrative burden associated with, among other things, issuance of permits. Additional amendments being developed will cover safety standards for the manufacturing of packagings, cylinders and tanks and safety requirements for the handling, offering for transport and transporting of dangerous goods. Also, the incorporation of the Regulations for the Transportation of Dangerous Goods Commodities by Rail into the TDG Regulations will continue. It is estimated that this will be a five year project. The Directorate will continue to provide through CANUTEC a 24 hour-a-day bilingual information and communications assistance service during transport emergencies involving dangerous goods.

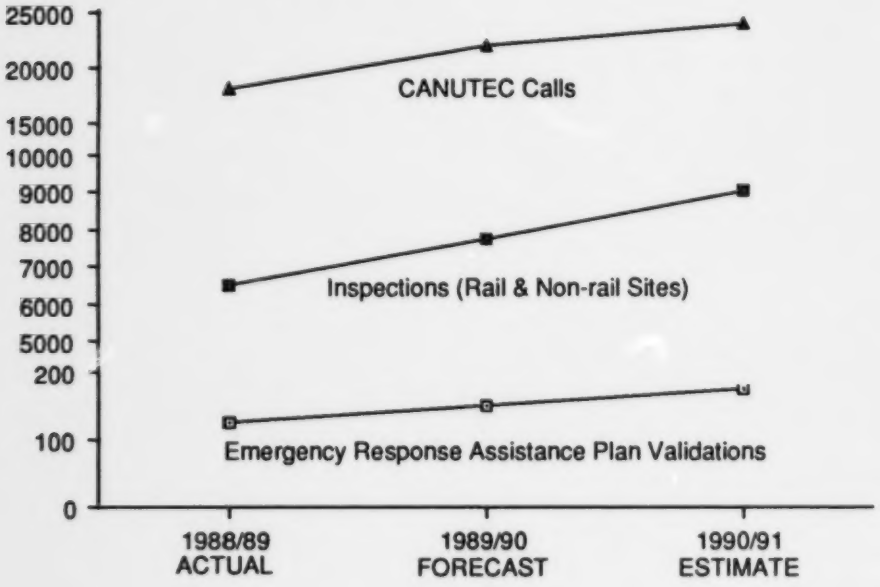
Figure 2-91: Performance Data - Regulations and Permits (including CTC Special Permits)



Compliance and Operations

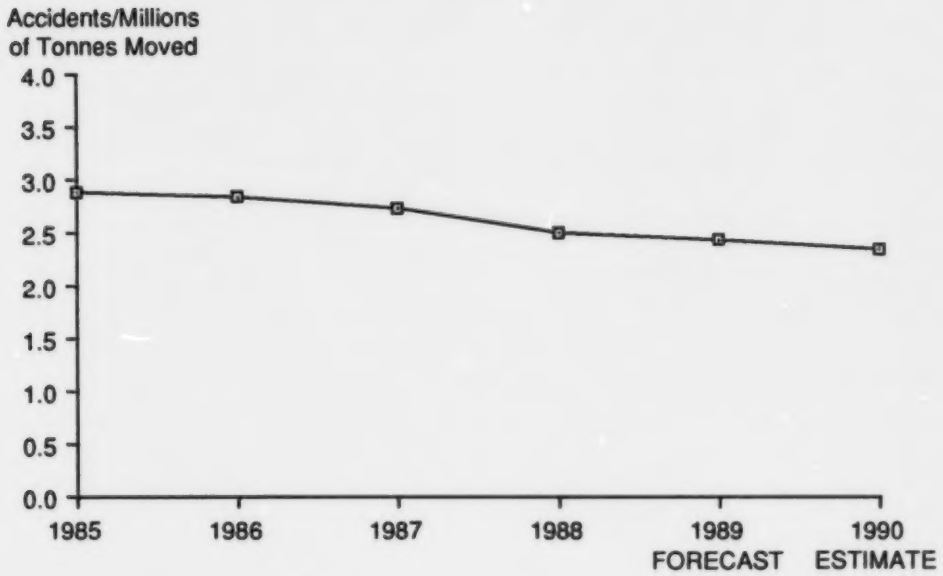
To support compliance and operations, the Directorate has 63 staff employed in Ottawa and six regional offices across Canada, of which 45 are employed solely as inspectors. The Compliance and Operations branch provides a regulatory requirements information service; reviews emergency response assistance plans (ERAP); trains dangerous goods inspectors; arranges for assistance at dangerous goods sites and provides advice regarding remedial measures taken at dangerous goods accidents.

Figure 2-92: Performance Data - Compliance and Operations (including CANUTEC)



Risk Management: Since the passing into law of the Transportation of Dangerous Goods Regulations and mandatory accident reporting requirements on July 1, 1985, there has been a decrease in the rate of reportable dangerous goods accidents. This decrease in reportable accidents, from 1985 to 1989, indicates a positive effect of the Dangerous Goods Program.

Figure 2-93: Performance Data - Reportable Dangerous Goods Accidents Per Million Tonnes 1985-1990



E.4 Road Safety and Motor Vehicle Regulation

Objective

To contribute to a reduction in deaths, injuries and property damage, health impairment, and energy consumption resulting from the use of motor vehicles.

Description

This sub-activity consists of the following functions:

Motor Vehicle Safety: development of safety standards for new motor vehicles manufactured in or imported into Canada; the enforcement of such standards through vehicle testing, accident investigation and response to public enquiries; educating the public on motor vehicle safety.

Motor Vehicle Exhaust Emissions: reducing the level of atmospheric emissions by establishing and enforcing exhaust and evaporative emission standards, and by controlling the Federal/Industry Voluntary Fuel Consumption Program, for new motor vehicles manufactured in or imported into Canada.

Resource Summaries

The Road Safety and Motor Vehicle Regulation sub-activity accounts for 30% of the financial resources and 34% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 2-94: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Motor Vehicle Safety						
Operating	15,160	130	14,552	121	13,351	128
Capital	1,926		1,685		2,051	
Grants and Contributions	87		87		99	
Motor Vehicle Exhaust Emissions						
Operating	815	10	814	10	652	10
Capital	895		895		873	
	18,883	140	18,033	131	17,026	138

Revenue is generated through the recovery of costs from industrial and other government users of the Motor Vehicle Test Centre. This revenue, estimated at $0.2 million in 1990-91, is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by this sub-activity.

1988-89 Financial Performance: No significant net change occurred between 1988-89 planned and actual financial performance.

Figure 2-95: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Motor Vehicle Safety						
Operating	13,351	128	12,943	129	408	(1)
Capital	2,051		1,704		347	
Grants and Contributions	99		87		12	
Motor Vehicle Exhaust Emissions						
Operating	652	10	850	11	(198)	(1)
Capital	873		1,006		(133)	
	17,026	138	16,590	140	436	(2)

Performance Information and Resource Justification

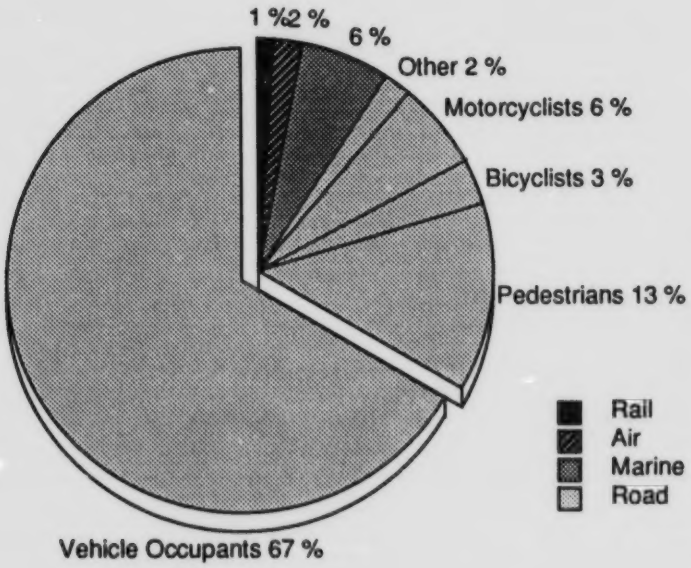
Performance Information:

Motor Vehicle Safety: The road system is the scene of approximately 90% of all transportation fatalities (Fig 2-96) of which vehicle occupants constitute the largest single component. Federal programs have contributed to a marked decrease in traffic fatalities - in the decade ending 1988, a 35% decrease in fatalities per 10,000 vehicle registrations. However, there are still over 4,000 persons killed annually - the greatest single cause of loss of life of persons under the age of 30.

In 1990-91 over 100 vehicles will be tested at the Motor Vehicle Test Centre to confirm the industry's self certification of compliance with Canadian standards. Approximately 1,000 detailed accident investigations will support research and standards development activities

and over 1,500 public complaints will be investigated to ensure that defective vehicles, tires and child seats are recalled for correction. In addition, during 1990-91, audits of 600 companies will be conducted representing approximately one-third of all companies manufacturing vehicles in Canada under the Motor Vehicle Safety Act.

Figure 2-96: Fatality Percentage by Mode of Transportation - 1988



Motor Vehicle Exhaust Emissions: Motor vehicles comprise the largest single source (25-30%) of human-produced air pollution in Canada. Emission levels from this source will be reduced by 30-40% when the full benefits of new emission standards for light duty vehicles (1987) and heavy duty vehicles (1988) come into play. Measures have been announced by the Ministers of Transport and Environment to accelerate the further reductions in motor vehicle emissions to meet National and International objectives. Guidelines are produced annually for the Voluntary Fuel Consumption Program and industry's performance is closely monitored. Information is provided to the public on the relative fuel efficiencies of light duty vehicles. This program has resulted in a reduction of over 50% in the annual new car fleet average fuel consumption since 1973.

Resource Justification:

Motor Vehicle Safety: The prime countermeasure available to the Department is the improvement in the level of safety of the motor vehicle itself, although the development of countermeasures for application by other governments, industry, and safety organizations also contribute to the success of the program. Investigations and the research and development of safety standards require $5.2 million of operating funds annually. The compliance enforcement program and defect investigations require $3.5 million, and the operation and maintenance of the Motor Vehicle Test Centre requires $3.1 million annually. Approximately $0.4 million is utilized for public information purposes.

Capital resources of $2.0 million will be used to purchase vehicles for motor vehicle safety compliance testing and to purchase/modify testing equipment for the Motor Vehicle Test Centre. An estimated $0.5 million will be recovered by Supply and Services Canada through the resale of test vehicles.

Contributions of $87,000 for countermeasures research will be made to support the efforts of organizations, agencies, associations and institutions that conduct research affecting the safety of road users, vehicles, or the roadway.

Motor Vehicle Emissions: The development of emissions regulations and fuel economy guidelines and their enforcement require approximately $0.8 million annually. Capital resources of $1.0 million will be used to purchase vehicles for emissions compliance testing and to modify/purchase testing equipment for the Motor Vehicle Test Centre.

E.5 Direction and Administration

Objective

To contribute to the enhancement of the safety of the Canadian public who use or are exposed to the surface transportation infrastructure by providing overall direction and management, timely and effective resource management, and executive services to the activity.

Description

This sub-activity consists of the offices of the Assistant Deputy Minister, Surface and the Director, Resource Management and Executive Services and provides activity-wide direction and support in the following areas: planning, resource management, and executive services.

Resource Summaries

The Direction and Administration sub-activity accounts for 2% of the financial resources and 3% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 2-97: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Direction and Administration						
Operating	1,205	12	850	9	1,026	11
Capital	42		37		96	
	1,247	12	887	9	1,122	11

1988-89 Financial Performance: No significant net change occurred between 1988-89 planned and actual financial performance.

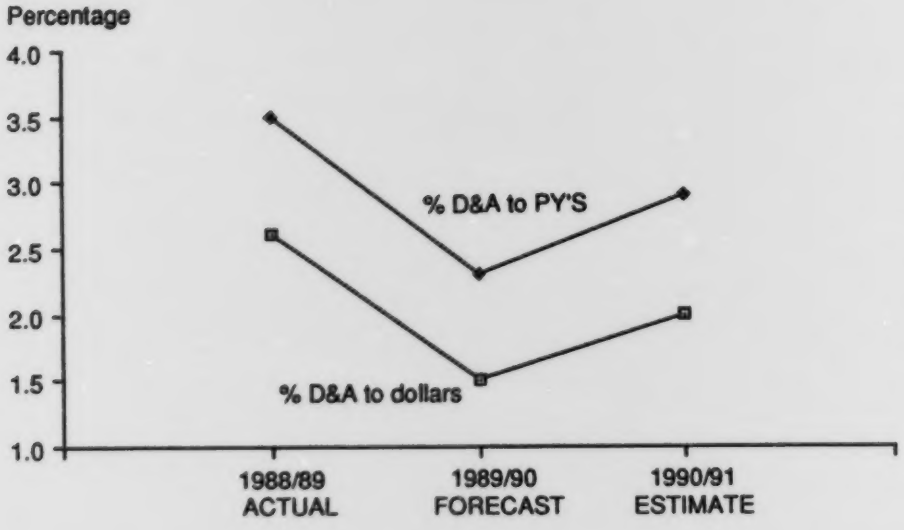
Figure 2-98: 1988-89 Financial Performance

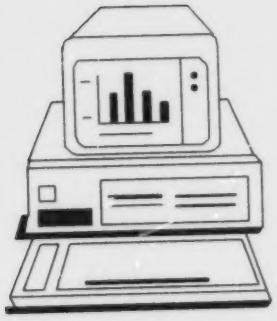
(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Direction and Administration						
Operating	1,026	11	1,197	15	(171)	(4)
Capital	96		37		59	
	1,122	11	1,234	15	(112)	(4)

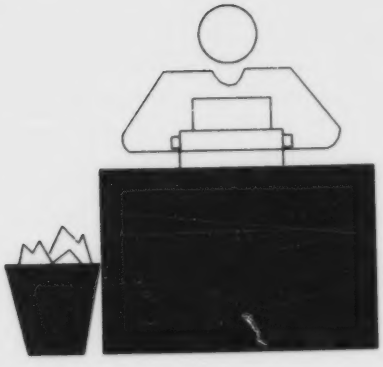
Performance Information and Resource Justification

This sub-activity accounts for the following percentage of the total operating expenditures and transfer payments of the Activity.

Figure 2-99: Direction and Administration as a Percentage of Resources







F. Departmental Administration

Objective

To provide overall direction, management and services in support of modal components and Crown corporations of Transport Canada in order to contribute to the development and delivery of a safe and efficient national transportation system.

Sub-Objectives

Corporate Management: to provide overall direction to Transport Canada, and Transport Crown corporations and agencies in order to ensure that the objectives of the federal government and Transport Canada - particularly those related to safety - are implemented in a consistent manner; and to provide security and emergency planning, legal support, public affairs, and review in order to assist departmental management to meet its objectives.

Finance and Administration: to support the department in the economic, efficient and effective management of its programs and achievement of its goals through the provision of professional financial management, information management, materiel management and contracting and other management services.

Personnel: to ensure the availability of a qualified, properly classified, and representative work force to the department.

Description

The Departmental Administration Activity provides direction and management to the department and Crown corporations through the Executive Offices of the Minister, Minister of State, and Deputy Minister. The Assistant Deputy Minister (ADM) Finance and Administration centrally provides services and advice to the department in areas of finance, planning and programming, cost recovery and economic evaluation, information management, management consulting, materiel and contracting, and facility management. The ADM Personnel centrally controls and provides personnel and training services to the department. Other services include internal audit, program evaluation and review, public affairs, legal counsel, and security and emergency planning.

Resource Summaries

The Departmental Administration Activity accounts for approximately 7.4% of the Department's net total 1990-91 expenditures and 12.4% of the total person-years.

Figure 2-100: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating						
Corporate Management	27,276	348	34,496	389	25,921	370
Finance	72,758	1,127	81,677	1,249	73,241	1,320
Personnel	58,142	979	61,844	998	58,323	1,003
	158,176	2,454	178,017	2,636	157,485	2,693
Capital						
Corporate Management	123		1,204		913	
Finance	8,680		14,004		9,925	
Personnel	2,604		3,683		2,983	
	11,407		18,891		13,821	
Transfer Payments						
Corporate Management	320		320		20	
	169,903	2,454	197,228	2,636	171,326	2,693
Revenues and Recoveries						
Finance	3,847		3,847		4,098	
Personnel	5,222		5,365		5,426	
	9,069		9,212		9,524	
Total	160,834		188,016		161,802	
Person Years*: Controlled by TB		2,454		2,636		2,693
Other		18		14		-
Total		2,472		2,650		2,693

* See p. 3-4 for further information on person-years.

Explanation of Change: The financial requirements for 1990-91 are approximately $27.2 million or 14.5% lower than the 1989-90 forecast. The major changes which contribute to this net decrease include:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating:	
• decrease in requirements for miscellaneous minor operating expenditures	(19.8)
Capital:	
• decrease in capital requirements for acquisition of minor equipment	(6.9)
• decrease in requirements for the administration system at the Training Institute at Cornwall, Ont.	(1.1)
• increase in construction costs of Transport Canada Data Centre	0.7

Explanation of 1989-90 Forecast: The 1989-90 forecast for Departmental Administration is $24.9 million or 15.3% greater than the 1989-90 Main Estimates of $163.1 million. The difference reflects the following major items:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating:	
• increase in Security operations of 38 person years;	1.9
• increase due to transfer of 10 person years from the National Transportation Agency;	0.4
• increase due to establishment of Inquiries secretariat;	1.2
• increase due to deferral of downsizing in Personnel and Finance and Administration;	1.9
• increase due to shortfall in provision of increases for unsigned agreements;	3.4
• increase in operating requirements for Airport Transfer Task Force;	0.6
• increase in operating requirements in Finance and Administration to fund increased costs of contracting for services;	2.4
• increase in operating requirements for Public Affairs;	0.4
• miscellaneous minor workload increases.	5.9
Capital:	
• increase due to upgrade of Electronic Data Processing Facilities - Finance	4.5
- Personnel	1.4
- Miscellaneous	0.6
Transfer Payments:	
• Establishment of a contribution towards an Airport Transfer Feasibility study.	0.3

Figure 2-101: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Corporate Management	26,854	370	24,977	361	1,877	9
Finance	83,166	1,320	82,175	1,348	991	(28)
Personnel	61,306	1,003	58,806	991	2,500	12
	171,326	2,693	165,958	2,700	5,368	(7)
Revenues and Recoveries						
Finance	4,098		3,847		251	
Personnel	5,426		5,222		204	
	9,524		9,069		455	
Total	161,802		156,889		4,913	
Person-years*: Controlled by TB		2,693		2,700		(7)
Other		-		-		-
		2,693		2,700		(7)

* Reporting on "Other" person-years commenced in 1989-90. See p. 3-4.

Explanation of change: Actual financial requirements were $4.9 million or 3.1% greater than projected in its original plan. The major causes of this increase are as follows:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
• miscellaneous minor workload decreases;	(2.1)
• increase in revenues/recoveries;	(0.5)
• increase due to salary costing adjustment;	1.4
• increase in capital requirements for construction of Transport Canada Data Centre;	0.8
• upgrade of Electronic Data Processing facilities.	5.3

Performance Information and Resource Justification

Corporate Management:

Airport Transfer Task Force: The Task Force is responsible for the management and negotiation of the transfer of Canadian federal airports to local airport authorities including the development of principles, policies and analyses culminating in formal transfer proposals.

The Inquiries Secretariat: This unit provides support to the Dryden Commission of Inquiry, the Gander Judicial Review, the Ministerial Task Forces on Aviation Matters and other Ministerial initiatives of this nature. The Secretariat provides a full range of support to ensure these bodies are able to function effectively both within and external to Transport Canada. The Secretariat represents and ensures the Department is fully and properly represented at all necessary hearings, meetings, etc.

Security and Emergency Planning: The Group is responsible for ensuring the security and emergency plans of the multi-modal, National Transportation System. This office develops and promulgates Transport Canada policies and legislative programs giving effect to all government security and emergency planning policies that have application to the Department and the transportation system; coordinates, monitors and enforces the Civil Aviation Security Program for the prevention of unlawful acts that threaten the safety of civil aviation; and directs and prepares all Transport Canada Multi-Modal National and International and NATO planning. Deregulation of Air Carriers and government airport transfer initiatives have increased the workload in the security field.

Review: The Review Group is responsible for the Internal Audit and Program Evaluation functions, as well as for the Secretariat to the Program Control Board. The outputs from these functions, in the form of evaluation and audit recommendations and assessment notes, directly result in real savings to the Department through more efficient and effective utilization of resources. The Department has approved and acted upon over 95% of Review Group recommendations in the past. The Review Group foresees maintaining the current level of coverage and quality of advice in the future.

Public Affairs: This Group, located in the NCR and at 10 regional sites, is responsible for effective two-way internal and external communications through communications planning, implementation, monitoring and advice. The Group expects to continue its twice daily production of media coverage clippings, its weekly production of media coverage summaries and analyses and its publication of annual reports, the **Transpo** and **TC Express** magazines and booklets and pamphlets. Also included among its activities is the management of advertising exhibits and audio-visual projects on behalf of other groups. The development of communications plans for each Cabinet document (100 per year) and major departmental activities as well as an annual strategic communications plan will be a priority.

Finance and Administration:

Finance Group Management: The Office of the Assistant Deputy Minister provides overall direction and control of financial, materiel and contracting, information management and other management undertakings for the Department.

The Office of the Director, Organizational Development and Resource Management is responsible for the management and implementation of downsizing, deficit reduction and financial and human resources management within the Group. This office is currently involved in developing and directing an organizational change strategy for the Group, and a deficit reduction and downsizing strategy.

Finance - Headquarters: The Office of the Director General of Economic Evaluation and Cost Recovery develops, implements and directs cost recovery programs and strategies. In addition, it is responsible for the design of cost accounting systems, the provision of cost accounting services and reports and the provision of economic analysis and evaluation of proposed expenditures. This Directorate's work on a comprehensive cost recovery implementation plan, and improvements in cost accounting, will assist in the achievement of one of Transport Canada's leading priorities - that is to reduce its draw on the federal treasury despite continued inflation in the costs of operations and a significant increase in workload as a result of traffic growth.

The Office of the Director General of Finance is responsible for the provision of professional financial service, advice, and interpretations by developing, implementing and maintaining national policies, systems and procedures on financial accounting, financial planning and financial programming. It coordinates the preparation and analysis of Transport Canada's Operational Plan, Estimates, Capital Program and other financial reports. In 1990-91, this Directorate will see to the development of a comprehensive, departmental capital investment plan, implementation of a fixed asset accounting policy, promulgation of the revised departmental Financial Policies and Procedures Manual, and preliminary development of an integrated departmental financial system.

Finance Services - Headquarters: The Office of the Director of Management Consulting Services provides consulting and advisory services with the goal of improving management practices and overall program productivity and effectiveness, and assisting in the attainment of corporate priorities and objectives.

The Office of the Director General, Information Management Services provides all Information services - both automated and manual. It is responsible for the development, training, installation, maintenance, evaluation and update of informatics applications for micro, mini, intermediate and mainframe equipment and software. A new building to ensure a physically secure and stable environment for the nation-wide

Transport Canada Network (TCN) is being constructed at the Ottawa Airport and is expected to be in service by 1991. As the department increases its reliance on automated systems in its attempt to increase efficiency in the achievement of its goals, increases are foreseen in many areas of informatics applications, particularly in micro and communication services. This Directorate produces an annual Information Technology Plan which outlines strategies for planning for new technologies in order to achieve productivity enhancements in support of departmental goals and programs. In addition, this Directorate is responsible for the provision of mail and messenger services, data base management, records management, library and information services, forms management, micrographic management, text processing, graphic arts and printing procurement services for the Department.

The Office of the Director General Materiel, Contracting and Facility management is responsible for the provision of functional direction and services in the areas of supply management, contract management and facility management and the management of assets, in order to achieve the greatest value from departmental investments. This office includes the recently established Accommodation Task Force which will coordinate the temporary and permanent relocation of employees in Tower C and Podium at Place de Ville both during, and following the retrofit and asbestos removal.

Regional Operations: The newly created Director General Regional Operations is responsible for the delivery of professional advice and services to the Operational Groups in the Regions in finance, information management, materiel, contracting and facility management. A major intent of the reorganization was the standardizing of reporting structures through the consolidation of all financial and administrative services under one authority in each region, thus enabling greater efficiency in the provision of these services to operational Groups.

Personnel:

Group Management: Includes the offices of the Assistant Deputy Minister, Personnel, the Executive Assistant and the Resource Management unit. The primary function of this Key Result Area is to manage Group resources through the development and refinement of information systems and to ensure that Group operational goals are achieved.

Functional Management: Includes the Staff Relations and Personnel Policy and Planning directorates which provide functional advice and guidance to Departmental senior management and to regional personnel officers.

Personnel Operations: Includes the Regional Personnel Operations and Senior Management Resourcing directorates which are directly responsible for the provision of personnel services to Departmental managers.

Training: Includes Training Coordination and Control, the Transport Canada Training Institute (TCTI), and the Canadian Coast Guard College (CCGC).

TCTI provides basic and advanced technological training courses for air traffic controllers, electronics technicians and engineers, marine personnel, meteorological technicians and flight service specialists. It also offers courses in Training Technology for instructional staff and transportation management courses for Departmental managers. TCTI delivered 112,974 student-days of training in 1988-89 while 114,000 student-days are planned for 1989-90 and 1990-91.

CCGC conducts the Coast Guard Officer Training Program (CGOTP) which is a four year post-secondary program in either navigation or marine engineering. It includes sea based training and is offered in both English and French. Since 1969, CCGC has graduated 747 officers and has a current enrolment of 16 first year, 21 second year, 21 third year and 24 fourth year students. In addition, CCGC provides courses to Fleet Officers and others, hosts meetings and seminars, and also conducts courses ranging from 8 to 26 weeks for the Caribbean Maritime Training Assistance Program (CMTAP). CMTAP has graduated 411 students drawn from 17 Caribbean states to date.

Figures 2-102 and 2-103 summarize the ratio of gross operating expenditures (less payments to Crown corporations) and person-years between the department in total and Departmental Administration.

Figure 2-102: Relationship of Departmental Administration Expenditures to Total Departmental Operations

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Total Department	1,796,720	1,805,976	1,670,047
Percent Change from Previous Year	(0.5)	8.1	
Departmental Administration	158,176	178,017	157,485
Percent Change from Previous Year	(11.1)	13.0	
Percentage of Total	8.8	9.9	9.4

Figure 2-103: Relationship of Departmental Administration Person-Years* to Total Departmental Person-Years

	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Total Department	19,839	20,226	20,444
Percent Change from Previous Year	(1.9)	(1.1)	
Departmental Administration	2,454	2,636	2,693
Percent Change from Previous Year	(6.9)	(2.1)	
Percentage of Total	12.4	13.0	13.2

* Restricted to "controlled" person-years.

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 3-1 presents Transport Canada net program expenditures by standard object. Included are expenditures and receipts for the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund. Further breakdowns of Figure 3-1, which distinguish between the appropriated and revolving fund portions of financial requirements, are presented at Figures 3-2 and 3-3, pages 3-2 and 3-3.

Figure 3-1: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Personnel			
Salaries and wages	899,858	897,821	845,384
Contributions to employee benefit plans	142,534	139,163	119,731
Other personnel costs	32,525	32,527	30,937
	1,074,917	1,069,511	996,052
Goods and Services			
Transportation and communications	108,900	116,199	120,054
Information	10,796	12,288	12,976
Professional and special services	195,029	205,275	267,783
Rentals	15,300	16,117	16,631
Purchased repair and maintenance	100,755	100,595	143,862
Utilities, materials and supplies	137,601	136,612	146,923
Payments to Crown corporations	659,151	889,164	779,033
Other subsidies and payments	153,422	149,379	148,647
	1,380,954	1,625,629	1,635,909
Total Operating	2,455,871	2,695,140	2,631,961
Capital			
Land, buildings and works	300,360	437,438	214,236
Machinery and equipment	395,344	227,823	246,487
Total Capital	695,704	665,261	460,723*
Transfer Payments**	259,451	266,386	332,263
Total Expenditures	3,411,026	3,626,787	3,424,947
Revenue credited to the Vote/Revolving Fund	1,238,747	1,179,814	1,122,416
Total Net Budgetary Expenditures	2,172,279	2,446,973	2,302,531
Non-Budgetary (loans, investments and advances)	-	17,300	1,000
	2,172,279	2,464,273	2,303,531

* Please refer to footnote to Figure 3-2, next page.
** Includes statutory payment for Victoria Jubilee Bridge.

Figure 3-2 provides an appreciation of the magnitude of Revolving Fund resourcing relative to appropriated funding for the total Program.

Figure 3-2: Financial Requirements by Standard Object - Segregated between Appropriations and Revolving Fund Requirements - Department in Total

(thousands of dollars)	Appropriations			Revolving Fund		
	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual* 1988-89
Personnel						
Salaries and wages	831,785	831,721	761,796	68,073	66,100	59,128
Contributions to employee benefit plans	128,848	127,663	119,846	13,686	11,500	11,235
Other personnel costs	30,520	30,527	29,179	2,005	2,000	1,758
	991,153	989,911	910,821	83,764	79,600	72,121
Goods and Services						
Transportation & communications	105,469	113,099	107,970	3,431	3,100	3,101
Information	9,800	11,388	10,129	996	900	580
Professional & special services	154,520	169,175	155,802	40,509	36,100	32,266
Rentals	14,747	15,617	15,272	553	500	459
Purchased repair & maintenance	90,019	92,495	76,877	10,736	8,100	7,617
Utilities, materials & supplies	105,213	107,312	100,490	32,388	29,300	28,391
Payments to Crown corporations	659,151	889,164	779,033	-	-	-
Other subsidies and payments	6,098	6,657	6,352	147,324	142,722	141,799
	1,145,017	1,404,907	1,251,925	235,937	220,722	214,213
Total Operating	2,136,170	2,394,818	2,162,746	319,701	300,322	286,334
Capital						
Land, buildings and works (08)	231,405	337,786	222,954	68,955	99,652	117,537
Machinery and equipment (09)	391,207	221,475	295,104	4,137	6,348	8,008
Total Capital*	622,612	559,261	518,058	73,092	106,000	125,545
Transfer Payments	259,451	266,386	332,264	-	-	-
Total Expenditures	3,018,233	3,220,465	3,013,068	392,793	406,322	411,879
Revenue credited to the Vote/Revolving Fund	751,720	702,613	655,521	487,027	477,201	466,895
Total Net Budgetary Expenditures	2,266,513	2,517,852	2,357,547	(94,234)	(70,879)	(55,016)
Non-Budgetary (loans, investments and advances)	0	17,300	1,000	-		-
	2,266,513	2,535,152	2,358,547	(94,234)	(70,879)	(55,016)

* Public Accounts data - the 1988-89 column in Figure 3-1 - understates actual capital expenditures by $182.8 million. These approximate $643.6 million for the whole Department. Owing to the absolute nature of Government-wide Standard Object of Expenditure displays, no separate account is taken of that portion of salaries, wages, transportation, communication and professional and special services, etc., that is budgeted for, consumed by and charged against, the Capital Vote. Data for 1989-90 and 1990-91 reflect the proper split, as do all other 1988-89 Capital displays elsewhere in Sections 1, 2 and 3.

The Airports Group in Transport Canada comprises major federal airports that are funded through a revolving fund, and federal dependant and development airports that are funded through appropriations.

Figure 3-3 provides details on the distinct funding mechanisms that make up total Airports Group resourcing.

Figure 3-3: Financial Requirements by Standard Object - Segregated between Appropriations and Revolving Fund Requirements - Airports Group.

(thousands of dollars)	Appropriations			Revolving Fund		
	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual* 1988-89
Personnel						
Salaries and wages	85,635	86,200	78,711	68,073	66,100	59,128
Contributions to employee benefit plans*	13,273	12,800	12,531	13,686	11,500	11,235
Other personnel costs	4,661	4,900	4,613	2,005	2,000	1,758
	103,569	103,900	95,855	83,764	79,600	72,121
Goods and Services						
Transportation & communications	9,978	9,600	10,084	3,431	3,100	3,101
Information	1,024	1,200	1,245	996	900	580
Professional & special services	32,931	32,600	35,007	40,509	36,100	32,266
Rentals	2,108	2,000	2,212	553	500	459
Purchased repair & maintenance	2,855	3,200	3,585	10,736	8,100	7,617
Utilities, materials & supplies	26,042	23,500	26,921	32,388	29,300	28,391
Payments to Crown corporations	-	-	-	-	-	-
Other subsidies and payments	400	500	234	147,324	142,722	141,799
	75,338	72,600	79,288	235,937	200,722	214,213
Total Operating	178,907	176,500	175,143	319,701	300,322	286,334
Capital						
Land, buildings and works (08)	74,722	94,083	106,815	68,955	99,652	117,537
Machinery and equipment (09)	7,154	8,617	14,197	4,137	6,348	8,008
Total Capital*	81,876	102,700	121,012	73,092	106,000	125,545
Transfer Payments	49,410	48,700	42,742	-	-	-
Total Expenditures	310,193	327,900	338,897	392,793	406,322	411,879
Revenue credited to the Vote/Revolving Fund	310,193	362,295	324,714	487,027	477,201	466,895
Total Net Budgetary Expenditures	0	(34,395)	14,183	(94,234)	(70,879)	(55,016)

2. Personnel Requirements

Figure 3-4 provides a breakdown of the number of personnel by activity and Figure 3-5 displays the person-years and average salary provisions by category. Personnel expenditures represent 31.5% of total gross Program expenditures.

Figure 3-4: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Policy and Coordination	297	321	355
Marine/Canadian Coast Guard	5,866	5,900	6,036
Aviation	6,904	7,058	7,086
Airports - Major Federal	1,765	1,792	1,752
- Federal Dependent	2,135	2,129	2,212
Sub-total	3,900	3,921	3,964
Surface	418	390	310
Departmental Administration	2,454	2,636	2,693
Person Years - Controlled by TB	19,839	20,226	20,444
- Other*	18	14	-
	19,857	20,240	20,444

* Reporting commenced in 1989-90.

Figure 3-5: Details of Personnel Requirements

	Controlled Person-Years 1990-91	1989-90	1988-89	Current Salary Range	1990-91 Average Salary Provision
Management Category	305	266	265	59,000 - 132,700	77,483
Scientific and Professional Category					
Architecture and Town Planning	6	8	7	20,623 - 70,810	55,532
Chemistry	8	8	7	18,666 - 66,672	46,879
Economics, Sociology and Statistics	106	103	107	16,751 - 75,800	55,873
Education	29	34	35	17,092 - 65,873	53,852
Engineering and Land Survey	575	563	570	27,613 - 74,810	56,120
Library Science	7	8	8	24,255 - 57,502	40,402
Physical Science	9	9	9	21,430 - 73,473	55,764
Psychology	4	3	4	28,536 - 66,456	57,502
Scientific Research	2	2	1	32,948 - 79,964	61,908
Administrative and Foreign Services Category					
Administrative Services	1,057	967	1,021	16,702 - 69,615	44,947
Computer Systems Administration	166	198	197	22,310 - 73,032	44,766
Financial Administration	243	205	202	16,200 - 63,422	48,339
Information Services	56	55	56	16,567 - 64,300	51,201
Organization and Methods	20	26	27	16,368 - 64,300	51,655
Personnel Administration	213	211	215	15,669 - 64,315	47,682
Program Administration	825	783	781	16,702 - 69,615	47,361
Purchasing and Supply	133	107	112	15,576 - 65,218	42,105
Technical Category					
Aircraft Operations	596	550	557	43,336 - 67,836	56,379
Air Traffic Control	1,983	1,946	1,947	16,677 - 74,613	61,848
Drafting and Illustration	126	112	121	18,979 - 49,181	36,450
Educational Support	2	2	2	13,077 - 34,792	33,028
Electronics	1,653	1,592	1,605	19,025 - 59,468	44,268
Engineering and Scientific Support	272	255	262	17,131 - 62,057	44,800
General Technical	789	808	812	15,415 - 67,933	40,715
Photography	2	2	3	20,986 - 38,240	30,094
Radio Operations	1,210	1,200	1,219	16,481 - 53,763	35,699
Ships Officers	936	906	946	27,088 - 67,311	39,866
Social Science Support	61	62	73	15,415 - 70,474	40,722
Technical Inspection	554	540	542	15,415 - 70,384	50,979

Figure 3-5: Details of Personnel Requirements (Cont'd)

	Controlled Person-Years*			Current Salary Range	1990-91 Average Salary Provision
	1990-91	1989-90	1988-89		
Administrative Support Category					
Communications	42	51	50	18,745 - 38,826	29,721
Data Processing	66	107	115	16,410 - 45,299	32,180
Clerical and Regulatory	2,083	2,529	2,611	15,778 - 38,728	28,774
Office Equipment	24	9	9	15,452 - 30,832	32,317
Secretarial, Stenographic and Typing	615	789	833	15,637 - 38,975	28,200
Operational Category					
Firefighters	579	575	578	27,219 - 53,979	37,696
General Labour and Trades	2,227	2,388	2,313	19,013 - 47,501	32,180
General Services	173	177	186	16,237 - 48,795	28,774
Heating Power and Stationary Ops	94	87	93	23,104 - 46,353	32,317
Lightkeepers	204	270	283	19,562 - 36,295	28,200
Ships' Crew	1,722	1,552	1,637	21,444 - 33,288	26,233
Other	62	148	14		
	19,839	20,226	20,444		

	Other Person-Years*			Current Salary Range	1990-91 Average Salary Provision
	1990-91	1989-90	1988-89		
Executive	2	2	-	109,000 - 158,800	-
Administrative and Foreign Service	16	12	-	14,810 - 132,700	51,000
	18	14	-		

*** Person-Years** - refers to the employment of one person for one full year or the equivalent thereof (for example, the employment of three persons for four months each). A person-year may consist of regular time personnel (whether in Canada or abroad), continuing and non-continuing, full-time or part-time, seasonal, term or casual employees, and other types of employees.

Controlled person-years are those subject to the control of the Treasury Board. With some exceptions, the Treasury Board directly controls the person-years of departments and agencies listed in the Schedule 1, Part I and II, of the Public Service Staff Relations Act. The Treasury Board does not control person-years related to Ministers' staff appointed pursuant to Section 39 of the Public Service Employment Act and all appointments pursuant to an Order in Council. Also, the person-years of some departments and agencies may be excluded from Treasury Board control. Controlled person-years are referred to as "authorized" person-years in Part II of the Estimates.

Other person-years are those not subject to Treasury Board control but disclosed in Part III of the Estimates, on a comparative basis with previous years, in support of the personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the controlled and other person-years for the Program by occupation group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1989. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Capital Expenditures

Total capital expenditures for 1990-91 are $695.7 million, representing 32.0% of total net budgetary expenditures for the Department. Figure 3-6 summarises capital spending by Activity and by Capital Investment Component (i.e. the major investment categories used to manage capital expenditures in the Department).

Figure 3-6: Capital by Activity and Capital Investment Component

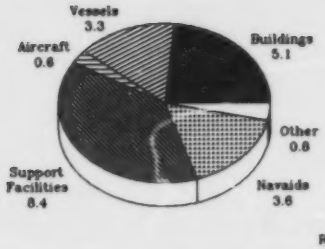
(thousands of dollars)		Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89	For Details See Page
Policy and Coordination		1,173	1,102	1,382	
Marine	- Fleet	75,318	89,064	63,885	
	- Harbours & Ports	53,944	32,814	39,072	
	- Other Coast Guard	90,584	81,253	73,709	
	Sub-total Marine	219,846	203,131	176,666	3-8
Aviation	- Air Navigation Services	279,265	221,503	189,655	
	- Aircraft Services	23,753	4,453	9,121	
	- Other Aviation	2,079	4,233	2,901	
	Sub-total Aviation	305,097	230,189	201,677	3-13
Airports	- Major Federal Airports[1]	73,092	106,000	125,545	
	- Federal Dependant Airports	76,767	96,408	118,089	
	- Other Airports	5,109	6,292	2,923	
	Sub-total Airports	154,968	208,700	246,557	3-22
Surface[2]		3,213	3,248	3,500	
Departmental Administration		11,407	18,891	13,821	3-30
Total Department		695,704	665,261	643,603	
% Change Over Previous Year		4.6	3.4		

[1] Capital for Major Federal Airports, financed by a Statutory Revolving Fund, is not included in Vote 5 amounts shown on page 1-4.
[2] The Policy and Coordination and Surface Activities have no capital projects individually over $1 million.

The Department's capital program is managed with a medium term investment strategy of on-going asset life-cycle restoration and replacement. The goal is to protect the on-going availability of a safe and efficient national transportation infrastructure to shippers, carriers and the travelling public. The strategy also provides for expansion in areas where congestion and capacity shortfalls exist, for example at International Airports at Vancouver and Toronto.

The Department's capital investment in the national transportation infrastructure is currently valued at an estimated $21.8 billion (replacement cost), not counting fixed assets owned by Federal Crown corporations. This investment and, consequently, the department's capital program are concentrated in the Air and Marine modes (See Figure 3-7 below). Road and Rail modes, falling under the jurisdiction of the Provinces and Crown corporations, respectively, are supported by Grants and Contributions (see p.3-38) rather than capital expenditures.

Figure 3-7: Transport Canada Fixed Assets



For the Estimates year, an amount of $80.4 million has been estimated for economic slippage of capital projects. This estimate of slippage reflects the fact that, in a sufficiently large population of capital projects, some inevitably will be delayed or temporarily interrupted by events beyond the Department's control. Examples of such events are labour disputes, contract disputes, material shortages, contractor insolvencies and weather. Over a number of years, one can statistically and judgmentally measure the effect of these events and predict with reasonable accuracy, the amount of slippage for the whole capital program. Figure 3-8 shows the effect of slippage on the 1990-91 capital program for each Activity. The column entitled "Projects Listed" reflects those projects displayed in Figures 3-9 to 3-12 inclusive.

Figure 3-8: Capital-Discounting for Slippage - 1990-91 Estimates

(thousands of dollars)	1990-91 Main Estimates				
	Projects Listed	Not Listed	Total Program	Discount for Slippage	Total Estimates
Policy and Coordination	-	1,173	1,173	-	1,173
Marine/CCG	167,919	63,278	231,197	11,351	219,846
Aviation	311,595	44,094	355,689	50,592	305,097
Airports - MFA	37,744	49,864	87,608	14,516	73,092
- FDA	37,919	47,909	85,828	3,952	81,876
Sub Total Airports	75,663	97,773	173,436	18,468	154,968
Surface	-	3,213	3,213	-	3,213
Departmental Administration	8,450	2,957	11,407	-	11,407
Total	563,627	212,488	766,115	80,411	695,704

In the pages that follow, individual capital projects are listed in sequence of Activity, sub-activity, province and location. Where the location is not specified in bold type, the project involves multiple locations. Explanations for projects with total estimated costs that have changed by 20% or $1 million dollars (whichever is greater), are footnoted. Finally, details of the Department's Major Crown Projects are given beginning on page 3-30.

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Marine/Canadian Coast Guard

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
FLEET CAPITAL INVESTMENT PLAN (FCIP)					
HEADQUARTERS					
Marine Navigation Systems					
Vessel Modernizations					
CCGS Provo Wallis.....	15,893	15,889	5,739	10,150	-
George R Pearkes					
Ice Strengthening....	-	1,500	-	1,500	-
Major Crown Project....	599,281	598,001	597,246	755	-
Icebreaking and Arctic Operations					
Vessel Modernization					
CCGS Louis S. St. Laurent	95,516	95,516	53,110	37,706	4,700
Marine Search and Rescue					
ARUN ("S" Class Replacement) (Formerly CCGS Spume replacement).....	3,178	3,177	36	3,078	63
Acquisition of Type 500 - 2 SAR Vessels.....	44,087	44,087	31,336	11,895	856
Construction of Prototype Self Righting Lifeboat (ARUN).....	3,642	3,356	3,296	60	-
COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP)					
NEWFOUNDLAND					
Cape Race -					
Replace Loran C.....	-	11,933	100	102	11,731
Lightstation Standardization					
Phases I-III.....	-	9,002	180	3,863	4,959
St. John's					
Base Wharf Reconstruction	-	4,580	3,720	860	-

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Marine/Canadian Coast Guard

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP) (Cont'd)					
NOVA SCOTIA					
Canso Canal					
Dewatering System.....	5,095	6,198	347	3,457	2,394
QUEBEC					
Repair and Replace Northern Antennae.....	996	1,367	930	437	-
Heath Point					
VHF Communication Site...	1,622	1,622	598	1,024	-
Quebec					
Vessel Traffic Services Radar Replacement.....	6,665	6,665	6,406	259	-
Sorel					
1. Reconstruct Workshops....	5,408	6,758	2,480	4,278	-
Montreal					
Vessel Traffic Services Radar Replacement.....	9,097	10,452	4,923	5,341	188
ONTARIO					
Installation of Light-station Power Supply...	1,469	1,393	780	200	413
BRITISH COLUMBIA					
Comox					
Coast Guard Radio Station Consolidated Plan.....	-	2,752	-	297	2,455
Prince Rupert					
Coast Guard Radio Station Consolidated Plan.....	-	1,365	-	774	591
Fort Providence					
Base Upgrade.....	-	2,855	25	2,830	-

1. See p. 3-12 for explanations of increases/decreases.

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Marine/Canadian Coast Guard

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP) (Cont'd)					
NORTHWEST TERRITORIES					
2. POLAR 8 Design.....	13,800	15,800	14,970	**830**	-
MULTI-PROVINCE					
3. Lightstation Monitoring Program.....	12,294	16,638	9,173	**3,523**	3,942
Hard Copy Communications Systems for Vessels....	3,254	3,254	558	**525**	2,171
Acquisition of Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRBs) for CCG Vessels.....	1,748	1,708	550	**308**	850
Acquisition of VHF Direction Finders-CCG Vessels.....	3,082	2,928	95	**568**	2,265
Shipboard Communications Consoles Replacement...	3,280	3,825	3,458	**367**	-
Continuous Maritime Broadcast Equipment Replacement Program....	-	2,484	65	**500**	1,919
4. Northumberland Ferry Construction....	29,600	35,000	805	**10,245**	23,950
5. Northumberland Ferry Terminals.....	15,400	17,341	518	**5,080**	11,743
NAVTEX System.....	-	4,809	50	**950**	3,809
Replace Marine Simulators.....	-	13,768	-	**100**	13,668

2. to 5. See p. 3-12 for explanations of increases/decreases.

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Marine/Canadian Coast Guard

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
HARBOURS AND PORTS ASSET MANAGEMENT PLAN (HPAMP)					
NEWFOUNDLAND					
Grand Bruit					
Reconstruct Wharf.....	-	1,663	920	743	-
Rigolet					
Reconstruct Wharf.....	-	2,521	141	1,666	714
Argentia					
Fleet Dock Reconstruction	4,683	8,552	4,828	3,724	-
Corner Brook					
Container Terminal.....	16,994	17,000	16,487	513	-
Charlottetown					
Reconstruct Wharf.....	1,895	1,997	1,235	762	-
PRINCE EDWARD ISLAND					
Souris					
Port Development and Land Acquisition - Phase II..	4,771	4,968	4,465	503	-
QUEBEC					
Trois Pistoles/Les Escoumins					
Wharf Reconstruction Study.....	-	863	530	333	-
Harrington Harbour					
Wharf Reconstruction.....	2,203	2,203	2,019	184	-
Tadoussac					
Wharf Reconstruction.....	6,144	6,144	216	3,359	2,569
Tête à la Baleine					
Wharf Reconstruction.....	5,182	5,252	307	4,000	945
Paspébiac					
Wharf Reconstruction.....	6,676	6,903	89	6,264	550
St-Ignace de Loyola					
Wharf Reconstruction.....	3,505	4,128	271	3,607	250
Les Méchins					
Wharf Reconstruction.....	8,500	8,759	537	5,600	2,622
St. Augustin					
Wharf Reconstruction.....	6,981	7,400	7,102	298	-
6. Baie Comeau					
Harbour Restoration.....	11,978	25,884	815	8,167	16,902
ONTARIO					
7. Pelee Island/Mainland					
Ferry Facilities.....	10,793	17,345	-	16,334	1,011

6. to 7. See p. 3-12 for explanations of increases/decreases.

Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Marine/Canadian Coast Guard

(thousands of dollars) Project	From Page	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
1. Sorel - Reconstruct Workshops	3-9	5,408	6,758	1,350
The increase in cost is due mainly to the receipt of bids which were higher than the "class B" estimate.				
2. Polar 8 Design	3-10	13,800	15,800	2,000
To complete outstanding commitments, and provide for a closing of all project accounts, completion and storage of design data and technical support.				
3. Lightstation Monitoring Program	3-10	12,294	16,638	4,344
The increase is due to the addition of the Newfoundland portion of this program which was not approved as part of the original approval.				
4. Northumberland Ferry Construction	3-10	29,600	35,000	5,400
The anticipated increase in cost is as a result of the refinement of the design of the Ferry and the improvement in the class of cost estimate.				
5. Northumberland Ferry Terminals	3-10	15,400	17,341	1,941
The previously estimated total cost was a 'C' class of estimate and has now been refined to a 'B' class of estimate.				
6. Baie Comeau - Harbour Restoration	3-11	11,978	25,884	13,906
The increase in cost is due mainly to a further analysis of the work required and the resulting improvement in the class of cost estimate.				
7. Pelee Island/Mainland - Ferry Facilities	3-11	10,793	17,345	6,552
The increase in cost is due mainly to a further analysis of the work required and the resulting improvement in the class of cost estimate.				

Figure 3-10: Details of Major Capital Projects - Aviation

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements

The following abbreviations or acronyms are, or may be, used in the project listing below:

ACC	Area Control Centre
ANS	Air Navigation Systems
ASDE	Airport Surface Detection Equipment
ATB	Air Terminal Building
ATB/OPS	Air Terminal Building/Operation Building
ATCOPS	Air Traffic Control Operators
ATC	Air Traffic Control
ATS	Air Traffic Services
AWOS	Automated Weather Observing System
BILCOM	Bilingual Communication Project
CAATS	Canadian Automated Air Traffic System
CARS	Community Aerodrome Radio Stations
CASS	Canadian Airport Security Systems
CPMS	Control and Performance Monitoring System
DCPC	Direct Current Power Control
DF	Direction Finder
DME	Distance Measuring Equipment
DVOR	Doppler Very High Frequency Omni-Range Equipment
EDM	Electronic Duty Manager
EDP	Electronic Data Processing
EMD	Electro-Magnetic Detection
FSS	Flight Service Station
GAATS	Gander Automated Air Traffic System
HF	High Frequency
ICCS	Integrated Communications Control System
IF	Intermediate Fix (IFR Approach)
IFR	Instrument Flight Rules
ILS	Instrument Landing System
IRS	Interim Regional Simulators
JETS	Joint Enroute Terminal Service
LOC/DME	Localizer/Distance Measuring Equipment
MACS	Modular Aeronautical Communication Switch
MIDS	Multi Purpose Information Display System
MLS	Microwave Landing System
MODS	Modifications
NDB	Non-Directional Beacon
OIDS	Operational Information Display System
PAL	Peripheral Communication Control
P.I.A.	Pearson International Airport
RAMP	Radar Modernization Project
RATD	Regional Air Traffic Display (simulators)
RATS	Regional Air Traffic Simulator
RCO	Remote Control Outlet
R&D	Research and Development
RDPS	Radar Data Processing System (RAMP)
RFSS	Remote Flight Service Station
RVR	Runway Visual Range
SEIP	System Engineering & Integration Project
TACAN	Tactical Air Navigation Aid
TCTI	Transport Canada Training Institute
TCU	Terminal Control Unit
TELECOM	Telecommunications
TWR	Control Tower
UHF	Ultra High Frequency
VHF	Very High Frequency
VHF-AM	Very High Frequency - Amplitude Modification
VHF-DF	Very High Frequency - Direction Finder
VIP/OIDS	Visual Information Projection/ Operational Display System
VOR	Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment
VOR/DME	Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment/Distance Measuring Equipment
VORTAC	VOR and TACAN Co-located
VOT	Very High Frequency Omni Test Equipment

Figure 3-10: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM					
Headquarters - Ottawa					
1. Combined ANS Facility Project - Ottawa Int'l....	51,358	34,976	13,524	11,638	9,814
RDPS Upgrade Research and Experimentation Centre.....	2,066	2,121	540	1,581	-
Modular Aeronautical Communications Switch (MACS).....	48,634	48,634	24,682	17,500	6,452
Procurement of ICCS Training Simulators.....	7,407	7,407	168	339	6,900
Upgrade and Modernize Gander FSS Operations.....	3,382	3,382	2,881	251	250
R&D Airport Security Systems	3,923	3,923	2,865	733	325
HF Communication Equipment for FSS Stations.....	2,663	2,663	2,489	174	-
VHF-AM Mobile Transceivers	2,793	2,793	625	671	1,497
Investigation of Automatic Dependent Surveillance....	2,648	2,648	498	892	1,258
FSS Multi-purpose Info. Display System (MIDS).....	6,991	6,991	5,812	1,179	-
System Engineering & Integration Project(SEIP).	61,543	61,500	19,626	15,484	26,390
Purchase Intelligent Computer Wkstns. & Contract Simulation.....	-	1,936	300	1,000	636
Procure VHF-DF Navaids.....	4,755	3,902	2,487	500	915
VOR/DME Systems Procurements.....	9,669	9,669	7,947	1,000	722
Bulk procurement of VOR/DME & Support Equipment.....	43,010	43,010	4,808	10,086	28,116
TC Costs Associated with TACAN Replacement Program.	4,455	4,455	1,353	500	2,602
Bulk Procurement VHF-DF Systems.....	4,176	4,175	464	2,661	1,050

1. See p. 3-21 for explanations of increases/decreases

Figure 3-10: Details of Major Capital Projects – Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
Headquarters - Ottawa (Cont'd)					
Tube Type ILS Replacement Program	6,211	6,211	5,627	584	-
Tube Type ILS Replacement Phase II	12,469	12,469	11,263	526	680
Monitor/Controller Procurement	5,190	5,416	80	2,756	2,580
Transmissometer Systems	7,528	7,528	100	2,422	5,006
ASDE - Phase II	13,800	13,800	13,790	10	-
Procurement and Installation of Uninterruptible Power Units	14,475	14,475	1,189	6,577	6,709
National Flight Data Processing System	7,724	7,724	7,576	148	-
GAATS System On-going Support	2,979	2,979	1,583	1,396	-
Operational Info. Display System - OIDS-2 and OIDS-1	5,496	5,496	1,695	3,192	609
Hardware/Software Support - NFDPS	2,924	2,924	1,813	811	300
Flight Data Processing Flight Progress Strip Printer	1,818	1,818	1,691	127	-
Radar Modernization Project (RAMP)	810,504	810,504	598,011	112,962	99,531
Procure two Doppler VOR (DVOR)	-	1,075	-	600	475
Replacement of GAATS Computer System Hardware	-	1,494	950	544	-

Figure 3-10: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
Headquarters - Ottawa (Cont'd)					
Canadian Automated Air Traffic System (CAATS)....	-	658,658	12,608	63,184	582,866
Microwave Landing System (MLS).....	-	448,324	2,600	16,591	429,133
Purchase of Tape Logging Recorders and Reproducers.	-	1,037	-	1,037	-
Bulk Procurement of VHF/DF Navigational Aids.....	3,497	3,497	8	350	3,139
Interim Regional Simulators (IRS) for ACC's and TCTI..	-	2,919	1,750	669	500
Automated Integrated Recruiting & Selection System	-	1,106	100	1,006	-
NEWFOUNDLAND					
Deer Lake -					
Construct New ATB-ANS....	1,287	1,394	896	498	-
NEW BRUNSWICK					
Moncton Regional Office -					
Automated Admin./Operational Data Management System...	1,234	1,234	216	548	470
Install Satellite Earth Station Telecommunications Link.....	992	1,233	565	668	-
Saint John -					
2. Construct Control Tower...	3,051	5,343	124	3,542	1,677

2. See p. 3-21 for explanations of increases/decreases.

Figure 3-10: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
QUEBEC					
Chevery -					
Purchase and Install LOC/DME	1,708	1,386	1,361	25	-
Montreal ACC -					
Correct Mechanical Deficiencies and Related Works	2,956	2,956	1,585	1 371	-
ONTARIO					
Kingston -					
Replace Flight Services Station	-	2,426	2,180	246	-
London -					
Replace Tube Type VORTAC with Solid State Equipment	-	1,092	783	1	308
Toronto Island -					
Install MLS & Supporting Infrastructure	6,739	6,577	4,988	1,589	-

Figure 3-10: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
Toronto (PIA) -					
Area Bedpost VOR/DME System.....	4,914	4,914	4,246	668	-
Install 3rd RATS Display (JETS/RDPS Sim.).....	1,429	1,429	-	55	1,374
MANITOBA					
Winnipeg -					
Establish New Area Control Centre.....	27,067	27,343	26,894	449	-
FSS/Weather Office.....	-	1,437	1,212	225	-
Rebuild Tower.....	-	3,081	232	226	2,623
ALBERTA					
Calgary -					
Air Operations Building/ Control Tower.....	16,379	16,376	14,767	993	616
Edmonton -					
Relocate VOR/TACAN to On-Airport Site and Replace Equipment.....	1,305	1,305	-	21	1,284
BRITISH COLUMBIA					
Dawson Creek -					
Upgrade FSS Facilities...	1,832	2,156	1,488	668	-

Figure 3-10: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA (Cont'd)					
Sandspit -					
Replace FSS.....	-	1,924	181	**380**	1,363
Smithers -					
New FSS and Flight Planning Area.....	1,275	2,107	1,901	**206**	-
NORTHWEST TERRITORIES					
Norman Wells -					
Airport Development Program.....	-	1,891	302	**319**	1,270
YUKON					
Whitehorse -					
Renovations to Control Tower.....	1,610	1,610	308	**1,302**	-

Figure 3-10: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
AIRCRAFT SERVICES					
Headquarters - Ottawa					
Renovate/Expand Aviation Flight/Technology Centre....	-	2,998	288	2,710	-
Hangar Ramp Rehabilitation...	-	1,214	-	1,214	-
Purchase Twin Otter Aircraft.	-	8,292	6,792	1,500	-
ONTARIO					
Hamilton -					
New Flight Services Hangar...	-	10,490	-	10,490	-

Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Aviation

(thousands of dollars) Project	From Page	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
1. Ottawa - Combined ANS Facility Project	3-14	51,358	34,976	(16,382)
This project has undergone a change in scope due to the separation of the simulator equipment acquisition (Air Traffic Control Operational Simulator - ATCOS) from the construction element of the Combined ANS Facility project. The simulator requirement is presently under review.				
2. Saint John - Construct Control Tower	3-16	3,051	5,343	2,292
The previous estimate from the Preliminary Project Approval was revised upward at the Effective Project Approval stage due to a change in scope which resulted from changes in construction costs and operational needs from those originally estimated in 1984.				

Figure 3-11: Details of Major Capital Projects - Airports

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
AIRPORTS					
CENTRAL PROCUREMENT					
Headquarters - Ottawa					
Major Federal Airports					
Replace Constant Current Regulators	2,204	2,201	1,701	500	-
Mobile Transceivers (Airports)	1,359	1,359	-	874	485
Noise Monitoring System/ Ramp Interface	-	1,768	15	1,753	-
Federal Dependent Airports					
1. Mobile Transceivers (Airports)	5,159	2,151	-	2,151	-
Gloucester Landfill Site Clean-up	-	5,477	-	683	4,794
Runway Sweepers	7,163	3,904	3,344	560	-
MAJOR FEDERAL AIRPORTS					
NOVA SCOTIA					
Halifax International Airport					
Upgrade Air Terminal Building Climate Control System	7,136	7,136	40	2,626	4,470
QUEBEC					
Montreal International Airport					
Restore Apron P,T,N,Q & the Waiting Runway 06G/24D.	-	3,549	2,831	718	-

1. See p. 3-29 for explanation of change

Figure 3-11: Details of Major Capital Projects – Airports (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
ONTARIO					
Lester B. Pearson International Airport					
Major Modifications - Terminal 2	-	18,070	3,000	10,000	5,070
Terminal III - Security Screening Equipment	-	2,271	-	2,271	-
Extension of Services for Area 2B	-	4,352	-	199	4,153
Project Management Resources - Terminal Three	5,614	4,710	3,357	910	443
Extension to International Area - Terminal Two	37,975	38,200	34,470	3,730	-
Restore international arrivals facilities T1	-	7,046	-	430	6,616
Restore arrivals concourse facility T1	-	1,037	-	85	952
Restore departures concourse facility T1	-	3,923	-	238	3,685
Restore Runway 06R/24L & Install Centreline Lights	-	4,565	-	339	4,226
Central Power Plant Modifications	1,582	1,582	117	1,465	-
Restore Terminal One Parking Structure	7,349	7,349	6,302	1,047	-
Terminal One Apron Slab Replacement	8,105	8,252	1,659	478	6,115
Replace Automatic Swing Doors - Terminal One	-	2,331	333	1,998	-
Replace Noise Monitoring Equipment	-	2,143	43	2,100	-
Extension November Taxiway	-	5,386	5,236	150	-

Figure 3-11: Details of Major Capital Projects - Airports (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
ALBERTA					
Edmonton International Airport					
Vertical Transportation..	1,194	1,303	989	314	-
Asbestos Removal and Renovate Floors 4-7....	1,919	1,920	105	1,815	-
Apron Expansion.....	-	4,975	4,939	36	-
Replace Field Electrical Centre FEC & Duct Banks.....	-	2,037	2,008	29	-
BRITISH COLUMBIA					
Vancouver International Airport					
Terminal Core Redevelopment.....	4,031	3,655	-	603	3,052
Modifications to Air Terminal Building Level 4.....	-	5,419	-	326	5,093
Environmental Impact Study.....	-	2,499	1,159	966	374
Expand Level 3, Air Terminal Building.....	-	13,254	-	710	12,544
Air Terminal Building Commuter Facilities....	-	10,056	-	243	9,813
Apron 1 South Reconstruction.....	-	1,139	609	530	-
Air Terminal Development Planning.....	1,728	1,445	775	261	409

Figure 3-11: Details of Major Capital Projects - Airports (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS					
NEWFOUNDLAND					
Deer Lake					
2. Construct Air Terminal Building and Facilities	3,800	5,013	2,591	2,422	-
Construct Groundside Facilities.....	1,608	1,608	1,371	237	-
Gander					
Rehabilitate Aprons I & II.....	-	4,000	60	1,925	2,015
Stephenville					
New Combined Services Building.....	3,602	3,602	127	1,944	1,531
PRINCE EDWARD ISLAND					
Charlottetown					
Land Acquisition.....	-	2,110	1,960	150	-
QUEBEC					
Quebec					
Replace Cable Visual Aids 06/24.....	-	1,260	383	100	777
Regional Office					
Inuit Management Program.	2,569	2,565	2,119	446	-
Alma					
Restoration of movement Area.....	-	1,247	1,165	82	-

2. See p. 3-29 for explanation of change

Figure 3-11: Details of Major Capital Projects – Airports (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
ONTARIO					
Dryden					
Combined Services Building	2,250	2,250	593	1,657	-
Hamilton					
Construct Sanitary Sewage System	-	1,569	964	605	-
Air Terminal Building Expansion	-	3,000	-	2,600	400
London					
Upgrade Airport Distribution and Connect to Municipal Water System	2,738	2,797	1,288	1,509	-
Restore Air Terminal Building Apron	-	2,015	1,965	50	-
SASKATCHEWAN					
Saskatoon					
Extend & Modify Equipment Garage	2,742	2,678	1,313	1,365	-
ALBERTA					
Fort St. John					
Airside/Groundside Restoration	-	6,411	6,048	363	-
BRITISH COLUMBIA					
Abbotsford					
Construct Combined Services Building	-	2,393	702	1,691	-
Kelowna					
Construct Parking Lot and Runway Extension	-	4,862	900	3,962	-

Figure 3-11: Details of Major Capital Projects - Airports (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA (Cont'd)					
Nanaimo					
Terminal Building and Construct Parking Lot..	3,155	3,057	987	1,770	300
Terrace					
Combined Firehall & Maintenance Garage.....	-	2,983	2,931	52	-
NORTHWEST TERRITORIES					
Baker Lake					
Upgrade Airport Access Road.....	1,747	1,739	704	1,035	-
Norman Wells					
Apron Expansion.....	-	3,858	86	2,510	1,262
Yellowknife					
Expand Air Terminal Building.....	11,766	11,765	9,886	1,879	-
YUKON TERRITORY					
Whitehorse					
Replace IPU and AFL Regulators.....	-	1,456	38	1,062	356
DEVELOPMENT AIRPORTS					
NORTHWEST TERRITORIES					
Cape Dorset					
Restore Apron and Replace Electrical Installations	-	3,881	7	240	3,634
Chesterfield Inlet					
Resurface Runway, Taxiway and Apron.....	-	2,009	705	1,279	25

Figure 3-11: Details of Major Capital Projects - Airports (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
DEVELOPMENT AIRPORTS (Cont'd)					
NORTHWEST TERRITORIES (Cont'd)					
Clyde River					
Restore Apron.....	-	2,917	672	2,245	-
Eskimo Point					
Passenger Shelter/Cars...	-	1,128	124	1,004	-
Pond Inlet					
Restore Apron.....	3,466	2,922	2,790	132	-
Sanikiluaq					
Restore Apron.....	-	2,912	2	209	2,701

Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Airports

(thousands of dollars) Project	From Page	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
1. Headquarters - Mobile Transceivers (Airports).	3-22	5,159	2,151	(3,008)
Previous estimate was overstated. Class of cost estimate revised due to consolidation through bulk procurement.				
2. Deer Lake - Construct Air Terminal Building and Facilities.	3-25	3,800	5,013	1,213
The tendering process revealed that the original estimate did not adequately reflect current National and Local construction market conditions.				

Figure 3-12: Details of Major Capital Projects - Departmental Administration

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
FINANCE					
Ottawa					
Relocation Transport Canada Network Data Centre	15,411	15,411	7,380	8,031	-
PERSONNEL					
Cornwall					
Administrative Systems	2,009	2,008	1,589	419	-

Major Crown Projects Addendum

A number of projects in Transport Canada's capital program qualify for Major Crown Project (MCP) status. Reports are provided below.

a. Modernization of the CCGS *Louis S. St. Laurent*

Description: The modernization of the CCGS *Louis S. St. Laurent* is intended to ensure reliability in meeting program requirements for the next 20 years. The overall objective of the modernization is to provide the Canadian Coast Guard Fleet with a cost effective, reliable icebreaker that requires fewer resources to operate. The component objectives are the following - increase icebreaking efficiency, reduce fuel consumption, reduce the crewing complement, improve response capability, enhance the safety of escort duties and replace asbestos insulation with an approved material.

Lead & Participating Departments:

- Lead Authority: Transport Canada
- Service Department: Supply & Services Canada
- Third Party: Industry, Science & Technology Canada

Major Milestones (Based on TB EPA; TB 808734/E, June 29, 1988)

	Dates
• Award of Contract Definition (CD) (Design)	Jan 88
• Submission of Detailed Design by Contractor for Government Approval	Fall 88
• Vessel modernization and delivery	Nov 90

Summary of Costs:

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
CCGS Louis S. St. Laurent Modernization	95,516	53,110	37,706	4,700

Achievements: The asbestos removal activity was completed in March 1989, and the work on removing the old bow was completed by July 1989. The components of the new propulsion system are currently undergoing shop testing. The new bow units are being moved into position for fitting with eight units already in place.

The vessel is due to undock in late March, 1990, at which time installation of the propulsion machinery will commence. Delivery is scheduled for the fall of 1990.

Sensitivity: In view of the technology to be used, there is little risk associated with the project. With respect to financial aspects of the contract, HDIL has committed to include all work arisings that may occur, in relationship to the five major systems, in the capped ceiling price. This is the first time this has been employed on a CCG project. Even though this commitment by HDIL should enable better cash management of the project, there has to be a degree of financial risk involved in completing the project.

b. Radar Modernization Project (RAMP)

Overview: In June 1983, the government approved the procurement and installation of 24 new Terminal Surveillance Radar Systems, 17 new Independent Secondary Surveillance Radar Systems, 29 new Display Site Equipment, and 10 Radar Data Processing and Display Systems.

Summary of Costs: The non-recurring costs associated with the approved project are:

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
RAMP	810,504	598,011	112,962	99,531

Achievements: To date, the project's direct socio-economic benefits are reported at $152.2 million and the offset benefits are reported at $139.7 million. Benefits to small businesses are reported at $27.3 million and capital investment is reported at $5.9 million. The regional distribution of the direct and offset benefits of radar and display site equipment is reported as follows:

- Atlantic $ 11.6 million
- Quebec $ 91.5 million
- Ontario $145.8 million
- West $ 42.9 million

c. Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) Project

Overview: This project, previously known as the Flight Data Systems Modernization Project (FDMP), received Treasury Board approval for its Options/Impact Analysis in May 1986. Following extensive research that led to the decision to integrate the Common Controller Workstations into the FDMP and hence to change its scope, this project, now known as CAATS, received Treasury Board Effective Project Approval in November 1989.

The overall objective of this project is to replace the existing systems infrastructure used for flight data processing and display with a state-of-the-art integrated Air Traffic Control system capable of meeting the following requirements:

- Enable the Aviation Group to reduce significantly the projected long-term growth in personnel, operations and maintenance costs;
- meet future growth-related demands for air traffic services at such levels of service necessary to maintain or increase safety;
- enable air traffic controllers to operate more efficiently and at increased levels of productivity through the use of modern and reliable controller workstations; and
- provide significant benefits to users by reducing air traffic delays and by providing more energy-efficient routes, improved aircraft movement information and flight planning services.

In June 1988, the Cabinet Committee on Economic and Regional Development approved the procurement strategy for operational Flight Data Processing Systems at the 7 Area Control Centres, including peripheral equipment for 3 Terminal Control Units, 60 Airport Control Towers and at the Altitude Reservation Unit and the procurement of Common Controller Workstations at the 7 Area Control Centres and 2 Terminal Control Units. Also to be procured are non-operational Flight Data Processing Systems and Common Controller Workstations for regional operational training at the Transport Canada Training Institute, Cornwall, for the Research and Experimentation Centre at the Ottawa International Airport, and the Technical Systems Centre, Ottawa.

Summary of Costs: The non-recurring costs associated with the approved project are:

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
CAATS	658,658	12,608	63,184	582,866

Achievements: A comprehensive Benefit/Cost Analysis was completed and shows a ratio of 2:1 (Benefits:Costs). Effective Project Approval (EPA) was obtained on November 23, 1989, at a revised total estimated cost of $658,658,000. The contract was awarded to Hughes Aircraft of Canada.

d. Microwave Landing System Project (MLS)

Overview: In June 1985, approval-in-principle was given by Treasury Board to adopt Microwave Landing System (MLS) as the future standard for precision approach guidance at Transport Canada airports. Treasury Board Preliminary Project Approval (PPA) was received July 26, 1989 for the purchase and installation of 147 MLS and associate equipment to be implemented in a multi-phase approach. The resources under preliminary approval will be used to develop Class "B" estimates for Phase I of the project which is the purchase and installation of 40 MLS plus 2 for training purposes. Effective Project Approval will be sought from Treasury Board in the Spring of 1990.

Summary of Costs: The non-recurring costs estimated for the project are:

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
MLSP - PPA	3,783	2,600	1,183	-
Phase I	129,019	-	15,408	113,611
Phase II	315,522	-	-	315,522
	448,324	2,600	16,591	429,133

Achievements: With MLS, the reliability of precision approach service in general will increase, while the interference presently experienced with FM broadcast stations will disappear. MLS will contribute to the advanced automation of the air traffic control system and will form part of the solution to increasing airport capacity problems of the future, enhancing the overall safety of flight in the terminal airspace. The major benefits of MLS will accrue to the user community; mainly the large commercial air carriers. The benefits include reductions in the number of flight disruptions with associated cost savings, and an increase in safety and flight path benefits.

The government's decision to direct the contract for the MLS in Phase I to Micronav Limited of Sydney, Nova Scotia, recognizes the opportunity to support Atlantic Canada regional benefits and will lead to employment opportunities.

The above plan is consistent with the decision of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to replace, by 1998, the existing Instrument Landing System (ILS) with the Microwave Landing System as the new standard for international airports.

e. Lester B. Pearson International Airport - Terminal 3

Overview: The purpose of this project is to address the critical shortfall in passenger terminal facilities at Lester B. Pearson International Airport. In order to provide early delivery of the facility as well as minimize the need for a major capital investment by the Crown, proposals were solicited from the private sector to fund, build and operate the Terminal and all related facilities.

Lead and Participating Departments:

- **Lead Authority:** Transport Canada
- **Main Contractors:** Owned and operated by the Terminal 3 Limited Partnership (Airport Development Corporation and Lockheed Air Terminal Incorporated).
- **Service Department:** Department of Justice
- **Third parties:** Revenue Canada - Customs and Excise
  Employment and Immigration Canada
  Health and Welfare Canada
  Agriculture Canada
  Solicitor General - RCMP

Approval Status: Treasury Board Effective Project Approval and Authority to Enter Into the Development Agreement and Ground Leases was received in October, 1987.

Summary of Costs: The total estimated cost for the construction of the Terminal 3 complex is currently $365,500,000 and is to be funded by the private sector. Funding by Transport Canada is limited to $6,200,000 for project management and $3,846,000 for related capital works.

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1990	Estimates 1990-91	Future Years' Requirements
Project Management	6,200	2,374	1,800	2,026
Related Capital Works	3,846	956	486	2,404
	10,046	3,330	2,286	4,430

Achievements: Construction of a three-sector terminal with 24 bridged gates and an annual capacity of 10 million passengers a year is underway. Car parking facilities and a 500 room hotel are included in the development. Operation should begin in the summer of 1990.

4. Transfer Payments

Planned transfer payments of $259.5 million in 1990-91 represent 11.9% of total net budgetary expenditures for the Department. Figure 3-13 provides comparative summary information on the levels of grants and contributions, distributed among the department's Activities. Figures 3-14 to 3-19 provide multi-year comparative listings of all grants and contributions made by the Department.

Figure 3-13: Transfer Payments by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89	For Details See Page
Policy and Coordination				
Grants	17,885	17,035	24,114	
Contributions*	167,539	175,202	247,557	
	185,424	192,237	271,671	3-37
Marine/Canadian Coast Guard				
Grants	19	19	18	
Contributions	1,840	2,247	2,589	
	1,859	2,266	2,607	3-38
Aviation				
Grants	29	119	34	
Contributions	365	388	330	
	394	507	364	3-39
Airports				
Contributions	49,410	48,700	42,742	3-39
Surface				
Grants	0	150	150	
Contributions	22,044	22,206	14,710	
	22,044	22,356	14,860	3-40
Departmental Administration				
Grants	20	20	20	
Contributions	300	300	0	
	320	320	20	3-40
Total Department				
Grants	17,953	17,343	24,336	
Contributions	241,498	249,043	307,928	
Total Transfer Payments	259,451	266,386	332,264	
% Change Over Previous Year	(2.6)	(19.8)		

* Includes statutory payment of $2,600,000 in 1990-91 in respect of termination of tolls at Victoria Bridge ($3,300,000 in 1989-90 and $2,233,401 in 1988-89).

Figure 3-14: Details of Transfer Payments – Policy and Coordination

(dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Grants			
Water Transport			
Province of British Columbia	17,835,000	16,985,000	16,388,084
Grants to universities, organisations, students and individuals for transportation research	-	-	9,900
Risk Research Institute - University of Waterloo	50,000	50,000	50,000
Montreal Commuter Train System	-	-	7,666,000
Total Grants	17,885,000	17,035,000	24,113,984
Contributions			
Labour Assistance Program - VIA/CNR	-	-	21,987,482
Transportation research and demonstrations under the Quebec ERDA	1,181,000	1,663,000	2,445,000
Roads and Transportation Association of Canada	185,000	327,000	184,920
Canadian Council of Motor Transport Administrators	-	-	22,000
Canada Place Daycare Centre	-	-	9,000
Central Western Railway	-	-	231,765
Transportation Development Initiatives under the Manitoba ERDA	-	248,000	184,010
Transportation of Disabled Persons	600,000	565,000	1,421,672
Highway Improvements under General Development Agreements/ERDA Agreements			
- Manitoba-Churchill	-	-	4,885,187
- Newfoundland	31,300,000	41,750,000	29,646,902
- New Brunswick	-	3,378,366	13,539,045
- Quebec	28,210,000	9,767,500	6,533,100
- Prince Edward Island	3,375,000	2,000,000	4,148,077
Highway Improvement Programs			
- Nova Scotia	20,000,000	18,900,000	5,713,689
- New Brunswick	22,069,000	21,586,200	19,980,000
- Yellowhead Highway	9,586,000	16,956,424	14,498,156
Autoroute 13 - Mirabel/Dorval	1,500,000	-	-
Trans-Canada Highway Agreement - Newfoundland	10,000,000	-	-
Motor Carriers Safety Code	3,692,000	6,377,400	5,143,530
Ferry and Coastal Freight Services	12,653,000	11,023,000	11,002,922
Newfoundland Dockyard Company	-	3,329,000	8,827,420
Newfoundland Freight Transportation Program	-	-	1,789,703
Freight rates for grain - Special Assistance	-	8,162,688	45,418,025
Prairie Branch Line Rehabilitation	-	5,500,000	28,630,000
Leasing of Grain Cars - Special Assistance	16,588,000	16,588,000	15,320,391
Newfoundland Supplementary Pensions	2,000,000	1,780,000	1,719,677
Prince Edward Island Provident Fund	2,000,000	2,000,000	2,041,778
Victoria Jubilee Bridge (Statutory)	2,600,000	3,300,000	2,233,401
Total Contributions	167,539,000	175,201,578	247,556,852
Total Transfer Payments	185,424,000	192,236,578	271,670,836

Figure 3-15: Details of Transfer Payments - Marine/Canadian Coast Guard

(dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Grants			
Grant to the Writer's Federation of Nova Scotia for the Evelyn Richardson Memorial Literary Award	150	150	150
Grants to Institutions Assisting Sailors:			
Welland Canal Mission for Sailors	300	300	300
Missions to Seamen, Toronto, Ontario	300	300	300
Seamen's Mission Society, Saint John, N.B.	200	200	200
British Sailor's Society (Canada)	10,000	10,000	10,000
Mariners' House of Montreal, Montreal, P.Q.	600	600	600
Missions to Seamen, Lakehead Branch	300	300	300
Missions to Seamen, Sarnia and Windsor	300	300	300
Seafarers' Club, Prince Rupert, B.C.	300	300	300
Grant to the Canada Safety Council	1,667	1,667	1,667
Grant to the Canadian Port and Harbour Association	5,000	5,000	3,500
Total Grants	19,117	19,117	17,617
Contributions			
Contribution to the Canadian Red Cross Society	250,000	250,000	250,000
Payment to the Regional Canadian Marine Rescue Auxiliaries	1,500,000	1,250,000	868,166
Contribution to the Highway Improvement Program (Pont Laviolette) under the Canada-Quebec Subsidiary Agreement on Transportation Development	-	150,000	-
Study on effects of ice flow - Laviolette Bridge Pier Protection	-	-	97,891
Contribution for the construction of ferry wharves at Ile Verte, P.Q.			
Contribution to the Council of Forest Industries of B.C.	90,000	90,000	90,000
Contribution to the District of Kitimat	-	15,000	-
Contribution to the District of Campbell River	-	-	6,000
Payment to U.S. Government for removal of wrecked U.S. barge no. 45	-	-	750,000
Payment to Alberta and Saskatchewan re: Athabaska Marine Services	-	465,000	465,000
Contribution to the International Maritime Organization (IMO) re Seminar on Safety and Security	-	10,000	-
University of Quebec at Rimouski re conference on safety and working conditions on board fishing vessels	-	17,000	-
Contribution to Canadian Petroleum Association	-	-	50,000
Government of the Northwest Territories for a study of port facility requirements for the West Coast of Hudson Bay	-	-	12,500
Total Contributions	1,840,000	2,247,000	2,589,557
Total Transfer Payments	1,859,117	2,266,117	2,607,174

Figure 3-16: Details of Transfer Payments - Aviation

(dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Grants			
Aero Club of Canada (formerly Royal Canadian Flying Clubs Association)	25,000	25,000	25,000
L'Association des Gens de l'Air du Québec	4,000	4,000	4,000
Roger Demers Trust Fund	-	-	5,000
Airshow Canada International Symposium	-	90,000	-
Total Grants	29,000	119,000	34,000
Contributions			
Air Cadet League of Canada for Cadet Training Scholarship	25,000	25,000	25,000
Payments to other government or international agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways facilities	238,000	216,000	208,110
Contribution to the Recreational Aircraft Association of Canada - RAAC (formerly Experimental Aircraft Association of Canada)	-	50,000	-
Contribution to flying clubs, schools and instructors	102,000	97,000	96,752
Total Contributions	365,000	388,000	329,862
Total Transfer Payments	394,000	507,000	363,862

Figure 3-17: Details of Transfer Payments - Airports

(dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Contributions			
Contributions for the operation of municipal or other airports	15,100,000	15,100,000	17,414,325
Contributions to assist in the establishment of, or improvements to, municipal, local, local commercial, or other airports and related facilities	34,310,000	33,600,000	25,327,501
Total Transfer Payments	49,410,000	48,700,000	42,741,826

Figure 3-18: Details of Transfer Payments - Surface

(dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Grants			
Operation Lifesaver	-	150,000	150,000
Total Grants	-	150,000	150,000
Contributions			
Railway Grade Separations (formerly Railway Relocation and Crossing)	5,000,000	14,271,000	7,626,631
Regina Railway Relocation	6,957,000	-	-
Grade Crossing Improvements	10,000,000	7,500,000	6,824,547
Countermeasures Research	87,000	87,000	35,157
International Safety Conference	-	-	64,000
Contributions to Provinces concerning Transport of Dangerous Goods activities	-	347,688	159,285
Total Contributions	22,044,000	22,205,688	14,709,620
Total Transfer Payments	22,044,000	22,355,688	14,859,620

Figure 3-19: Details of Transfer Payments - Departmental Administration

(dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Grants			
National Transportation Week Committee	20,000	20,000	20,000
Contributions			
Airport Devolution Feasibility Studies	300,000	300,000	-
Total Transfer Payments	320,000	320,000	20,000

5. Revenue

Transport Canada has vote-netting authority, including revenues to the Airports Revolving Fund, of $1,238.7 million for 1990-91. This decreases the requirement for funding through appropriations by 36.3% of gross budgetary program expenditures. In addition, certain other revenues collected by Transport Canada are not available to the program and are credited directly to the Consolidated Revenue Fund (CRF).

Figure 3-20 provides a summary of both vote-netted and CRF revenues by Activity.

Figure 3-20: Summary of Revenues by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Vote-netted Revenue			
Policy & Coordination	-	-	4
Marine/Canadian Coast Guard	15,044	14,656	11,406
Aviation	417,414	316,450	309,873
Airports	797,220	839,496	791,609
Surface	-	-	-
Departmental Administration	9,069	9,212	9,524
	1,238,747	1,179,814	1,122,416
% Change Over Previous Year	5.0	5.1	
Revenue Credited to the CRF			
Policy & Coordination	-	-	68,424
Marine/Canadian Coast Guard	24,890	25,918	28,693
Aviation	3,303	3,923	8,768
Airports	29,650	1,650	3,579
Surface	150	150	375
Departmental Administration	300	300	315
	58,293	31,941	110,154
Total Revenues	1,297,040	1,211,755	1,232,570
% Change Over Previous Year	7.0	(1.7)	

A summary of revenues/recoveries/air transportation tax by source, and Activity, is provided in Figure 3-21.

Details concerning specific, as well as generic, sources of revenues/recoveries are contained in the narrative that starts on p. 3-43.

Figure 3-21: Summary of Revenue by Source and Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
A. Vote-Netted Revenues and Recoveries*			
1. Revenue: Sources External to Federal Government			
Policy and Coordination	-	-	4
Marine/Canadian Coast Guard	13,300	11,966	9,375
Aviation	30,430	29,736	23,698
Airports - Major Federal	428,384	410,247	381,843
- Federal Dependent	66,308	61,554	59,162
Departmental Administration	373	373	406
	538,795	513,876	474,488
2. Recoveries: Sources Within Federal Government External to Transport Canada			
Marine/Canadian Coast Guard	1,744	2,690	2,031
Aviation	1,037	319	278
Airports - Major Federal	117	117	51
- Federal Dependent	539	539	427
Departmental Administration	1,224	1,211	1,266
	4,661	4,876	4,053
3. Air Transportation Tax			
Aviation	272,172	185,872	188,704
Airports - Major Federal	53,326	65,501	79,800
- Federal Dependent	221,402	266,327	230,438
	546,900	517,700	498,942
Sub Total	1,090,356	1,036,452	977,483
4. Recoveries: Intra-Departmental			
Marine/Canadian Coast Guard	-	-	-
Aviation	113,775	100,523	97,193
Airports - Major Federal	5,200	5,200	5,200
- Federal Dependent	21,944	30,011	34,688
Departmental Administration	7,472	7,628	7,852
	148,391	143,362	144,933
Total Vote-Netted Revenues and Recoveries**	1,238,747	1,179,814	1,122,416
B. Receipts Credited to Consolidated Revenue***			
Policy and Coordination	-	-	68,424
Marine/Canadian Coast Guard	24,890	25,918	28,693
Aviation	3,303	3,923	8,768
Airports	29,650	1,650	3,579
Surface	150	150	375
Departmental Administration	300	300	315
Total Credits to Consolidated Revenue	58,293	31,941	110,154
Total Revenues	1,297,040	1,211,755	1,232,570

* "Vote-Netted" in this context means also those revenues and recoveries credited to the Airports Revolving Fund, where appropriate.

** This sum equates with the amount shown in the Program by Activity table on p. 1-7.

*** Receipts credited to Consolidated Revenue are not available for use by the the Department.

Details of Major Sources of Revenues/Recoveries

To gain a further appreciation of the nature of Transport revenues and recoveries, details are provided for the three activities that generate 99.3% of total amounts collected.

Figure 3-22 provides details on the Marine/Canadian Coast Guard activity. Note that CRF revenues are not available to the program.

Figure 3-22: Marine/Canadian Coast Guard Revenues/Recoveries

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Vote Netted Revenue			
Arctic Resupply	13,300	13,347	10,421
Employee Deductions for Housing Rentals	493	495	419
Prescott Shops Operations	100	85	114
Recovery from DOE	29	25	31
Recovery from DFO	1,118	700	419
Miscellaneous	4	4	2
	15,044	14,656	11,406
Revenue Credited to Consolidated Revenue Fund (CRF)			
Wharfage and Harbour Dues	10,840	11,133	10,423
Ship Safety and Registration Dues	3,059	2,517	2,799
Marine Radio Traffic Revenue	2,200	2,250	1,740
Charter of Cable Repair Ship	8,247	8,455	7,824
Interest on Investment	44	63	86
Other	500	1,500	5,821
	24,890	25,918	28,693
Total Revenue	39,934	40,574	40,099

Aviation and Airports Groups: Approximately 98.1% of vote-netted revenues originate with the Aviation and Airports activities. Following is a discussion of major sources.

Rentals, Concessions and Parking: Rentals revenue comes from leasing building space (airline offices, ticket counters, etc.) and airport land to the airlines and General Aviation. A fixed charge per unit of occupied area is the basis for the rent. Concessions revenue comes from retail operations such as restaurants, car rentals, duty free, gift and other

shops. These revenues are assessed as a percentage of sales and/or a guaranteed annual payment by a public tender process. Car parking facilities are generally operated under management contract. Parking fees are based on local parking rates.

Terminal Control Charge: The Air Navigational Services (ANS) function provides both enroute and terminal area traffic control. The terminal control service relates to the control of traffic to aircraft originating or terminating flights at each airport. The ANS activity charges the Self Supporting Airports Revolving Fund for this service at its airports. The charge includes direct and indirect costs including depreciation for the following components of terminal control; Control towers; Terminal Control Units (sometimes a part of an area control centre); Flight Service Stations; Navaids; Radar; and Meteorological Services.

Management Services Charge: Included in the Federal Dependent Airport sub-activity is support provided to individual airports from the national headquarters and six regional offices. This involves the provision of expertise in areas such as support to capital program delivery, commercial development and security and emergency services. The Major Federal Airports are charged for their share of these services and the Federal Dependent Airports sub-activity receives the corresponding credit.

Air Transportation Tax: This tax is paid by the passenger at the time a ticket is purchased and is applicable to most commercial airline traffic. Revenue Canada Customs and Excise collects this tax and transfers to the Program funds equivalent to tax collections. The method of allocating tax revenue between Airports and domestic enroute facilities, is currently under review as part of the development of a new cost recovery policy for the Department. An interim allocation method for Airports, which was made for the 1987-88 to 1989-90 Estimates and has been retained for the 1990-91 Estimates, provides only sufficient tax proceeds to the Revolving Fund to cover the estimated shortfall between site-generated revenue and operating costs, depreciation and interest. Federal Dependent Airports are credited an amount such that the contribution from the Air Transportation Tax and the revenues generated by the airports cover the projected operating and capital expenditures. The balance of the Air Transportation Tax is allocated to the Air Navigation Services sub-activity.

Other major vote-netting revenue sources are aircraft landing fees, and general terminal fees levied on aircraft using air terminal buildings at 22 international and national airports.

Figures 3-23 and 3-24 provide further details on revenues/recoveries for the Aviation and Airports activities, respectively.

Figure 3-23: Aviation Revenues/Recoveries

(thousands of dollars)	1990-91 Main Estimates					
	Air Navigation Services	Regulatory Services	Aircraft Services	**Total**	1989-90 Forecast Total	1988-89 Actual Total
Revenues						
Rentals and Licences	1,098	700	-	**1,798**	1,792	1,783
International En Route Fees	28,152	-	-	**28,152**	27,465	21,441
Other Service Fees	281	197	2	**480**	479	474
Total Revenue	29,531	897	2	**30,430**	29,736	23,698
Recoveries:						
Major Federal Airports -Terminal Control Costs Marine/Coast Guard	96,111	-	1,328	**97,439**	84,411	82,300
-Helicopters and Telecommunication Services	332	-	16,004	**16,336**	16,112	14,893
Atmosphere Environment Services -Electronics Maintenance/ Weather Observation	322	-	-	**322**	319	278
Various Services Outside Canada Required for Regulatory Approvals	-	715	-	**715**	-	-
Total Recoveries	96,765	715	17,332	**114,812**	100,842	97,471
Air Transportation Tax	272,172	-	-	**272,172**	185,872	188,704
Total Revenues, Recoveries & Air Transportation Tax	398,468	1,612	17,334	**417,414**	316,450	309,873
% Change from Previous Year				**31.9**	2.1	-

Figure 3-24 displays details of Airports vote netted revenues. In 1990-91, Airports will contribute an additional $29.7 million to the Consolidated Revenue Fund (CRF). Twenty-eight (28) million dollars of that amount represents the second of two lump sum payments negotiated with the Airport Development Corporation for the Terminal 3 Complex. The first payment of $2 million was made and credited to the CRF in 1988-89.

Figure 3-24: Airports Revenues/Recoveries

(thousands of dollars)	1990-91 Estimates				
	Major Federal Airports	Federal Dependent Airports	Total	1989-90 Forecast Total	1988-89 Actual Total
Revenues					
Rentals	44,503	13,897	**58,400**	56,082	49,388
Concessions	167,252	19,501	**186,753**	180,457	172,463
Landing Fees	121,164	19,190	**140,354**	128,447	82,440
General Terminal Fees	80,485	9,733	**90,218**	89,434	16,503
Miscellaneous Fees	14,980	3,987	**18,967**	17,381	120,211
Total Revenue	428,384	66,308	**494,692**	471,801	441,005
Recoveries					
Major Federal Airports Management Services Charges	-	21,944	**21,944**	30,011	34,688
Air Navigation Services Accommodation and Maintenance Services	5,200	-	**5,200**	5,200	5,200
Environmental Services Program Weather Services	117	539	**656**	656	478
Total Recoveries	5,317	22,483	**27,800**	35,867	40,366
Air Transportation Tax	53,326	221,402	**274,728**	331,828	310,238
Total Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax	487,027	310,193	**797,220**	839,496	791,609
% Change from Previous Year			**(5.0)**	6.0	

6. Loans, Investments and Advances

Recent loans, investments and advances made by Transport Canada amounted to $17.3 million in 1989-90 and $1.0 million in 1988-89. Summary data are presented in Figure 3-25.

Figure 3-25: Loans, Investments and Advances

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Loans			
Policy and Coordination			
Loan to St. John's Port Corporation	-	-	1,000
Loan to Prince Rupert Port Corporation	-	17,260	-
	-	17,260	1,000

The various loans currently outstanding are summarized in Figure 3-26. All interest collected from these loans is credited to the Consolidated Revenue Fund.

Figure 3-26: Outstanding Loans by Debtor and Purpose

(dollars)	Balance Mar 31/90	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1990-91 Principal	Interest
Policy and Coordination					
Loans to the Canada Ports Corporation for the following major ports:					
St. John's	1,327,551	2000	9.330	74,271	123,861
	868,320	1997	10.015	75,888	86,962
	233,837	1998	9.875	17,678	21,922
	702,454	1998	9.785	52,199	68,735
	3,132,162			220,036	301,480
Halifax	3,486,062	1996	10.000	367,462	348,618
Saint John	6,665,062	2000	12.430	-	828,467
	4,243,084	1998	11.125	-	472,043
	1,973,102	1998	11.000	-	217,041
	4,601,413	1999	11.875	-	546,418
	2,569,795	2005	11.625	-	298,739
	20,052,456				2,362,708
Belledune	815,345	2000	6.440	53,211	52,508
Chicoutimi	590,673	2000	9.090	33,475	53,692
Montreal	6,561,027	2000	6.250	432,497	410,064
Prince Rupert	17,260,000	2009	9.630	314,257	1,662,138
Vancouver	3,734,271	2000	7.50	230,395	280,070
	55,631,996			1,651,333	5,471,278

Figure 3-26: Outstanding Loans by Debtor and Purpose (Cont'd)

(dollars)	Balance Mar 31/90	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1990-91 Principal	Interest
Policy and Coordination (Cont'd)					
Loans to Saint John Harbour Bridge Authority					
Saint John	10,564,670	2020	6.688	111,611	704,677
	1,804,922	2020	7.063	18,473	127,152
	818,409	2020	7.375	7,584	60,220
	537,773	2021	8.500	3,825	45,631
	13,725,774			141,493	937,680
Total Policy and Coordination	69,357,770			1,792,826	6,408,958
Marine/Canadian Coast Guard					
Loans to Harbour Commissions					
Hamilton	525,000	2000	4.125	50,000	21,141
Port Alberni	262,400	1991	8.060	177,235	16,250
Loan to the City of Montreal					
Atwater Tunnel	197,163	1991	3.125	97,553	6,161
Total Marine/Canadian Coast Guard	984,563			324,788	43,552
Total Program	70,342,333			2,117,614	6,452,510

7. Net Cost of Program

The Department's Estimates include only those expenditures to be charged to the voted appropriations and statutory payments, less the receipts and revenues credited to the vote or Revolving Fund. Other cost items, as well as receipts credited to the Consolidated Revenue Fund, must also be considered in determining the full cost of operating the program.

Figure 3-27: Estimated Net Budgetary Cost of the Program for 1990-91

(thousands of dollars)	Main Estimates 1989-90 (Gross)	Add Other Costs	Total Program Cost	Less Revenue	Estimated Net Program Cost 1990-91	Estimated Net Program Cost 1989-90*
Total Department	3,411,026	82,985	3,494,011	1,297,040	**2,196,971**	2,478,773
% Change Over Previous Year					**(11.6)**	

* Some departments that report a provision of services free of charge to Transport Canada do not provide forecast or actual data. The 1989-90 Net Program Cost is an interpolation based on best available data.

Figure 3-28 details those services provided without charge to the Department that make up the Other Costs in Figure 3-27. A summary of revenues credited to the vote and the Revolving Fund, and receipts credited to the Consolidated Revenue Fund, i.e. the "Revenue" column, above, was provided in Figure 3-21, p.3-42.

Figure 3-28: Services Provided Without Charge

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Estimates 1989-90	Estimates 1988-89
By Other Departments			
Accommodation provided by the Department of Public Works	**42,396**	39,638	39,245
Accounting and cheque issue services provided by the Department of Supply and Services	**2,098**	2,151	2,183
Contributions covering employees' share of insurance premium and cost provided by Treasury Board	**35,234**	24,264	21,162
Employee Compensation Payments provided by the Department of Labour	**3,257**	3,688	3,023
Total Costs of Services Provided by Other Departments	**82,985**	69,741	65,613

8. Revolving Fund Financial Statements

Certain Transport Canada operations are carried out under a revolving fund framework, namely the Self Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund (Airports Revolving Fund).

Parliament has previously authorized a total drawdown of $80,000,000 for the Airports Revolving Fund. The Fund operates under the continuing authority of the Adjustment of Accounts Act (S.C. 1980, c.17). The projected use of this authority as related to these Estimates is as follows:

Figure 3-29: Projected Use of Airports Revolving Fund Authority

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91
Anticipated Unused Authority as of April 1, 1990	337,564*
1990-91 Main Estimates (net cash provided)	(94,234)
Anticipated Unused Authority as of April 1, 1991	431,798

Figure 3-30: Airports Revolving Fund Statement of Operations

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91*	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	**487,027**	481,065	479,727
Operating Expenditures	**319,701**	301,421	300,717
Items Not Requiring Use of Funds			
Depreciation	**65,336**	60,994	56,960
Interest Associated with Capital Contributed to the Fund	**100,328**	98,287	89,986
Others	**-**	-	(2,487)
	485,365	460,702	445,176
Net Profit (Loss)	**1,662**	20,363	34,551

* The 1988-89 Actual is on full accrual basis. Data for the 1990-91 Estimates and the 1989-90 Forecast are on a cash basis.

Figure 3-31: Statement of Changes in Financial Position

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual* 1988-89
Resources from operations			
Operations			
Net Profit (Loss) for the Year	**1,662**	20,363	34,551
Add: Depreciation	**65,336**	60,994	56,960
Interest Associated with Capital Contributed to the Fund	**100,328**	98,287	89,986
Others	**-**	-	(2,487)
Change in Current Assets and Liabilities	**-**	-	(1,316)
Resources from Operations	**167,326**	179,644	177,694
Resources applied to operations			
Capital Requirements	**(73,092)**	(106,000)	(113,830)
Net financial resources provided and change in the Accumulated Net Charge Against the Fund's Authority Account, during the year	**94,234**	73,644	63,864
Accumulated Net Charge Against the Fund's Authority Account, beginning of the year	**319,419**	245,775	181,911
Accumulated Net Charge Against the Fund's Authority Account, end of the year	**413,653**	319,419	245,775

* The 1988-89 Actual is on full accrual basis. The 1990-91 Estimates and the 1989-90 Forecast assumes no change in Working Capital.

Further details, showing the profit or loss by individual Major Federal Airport, are provided in Figures 3-32 to 3-34 on pp. 3-52 to 3-53.

Major Federal Airports Revolving Fund - Financial Summary by Airport

The Major Federal group of airports operates using commercially oriented accounting practices. The financial summaries presented in this sub-section show the profit or loss by individual airport. Figures 3-32 to 3-34 provide details over the three-year reporting period.

Figure 3-32: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1990-91 Estimates

(thousands of dollars)	Operating Results			
Major Federal Airports	Revenue	Expenditures	Profit (Loss)	**Capital Expenditures**
Halifax	14,349	22,311	(7,962)	**3,000**
Montreal/Dorval - Mirabel	103,811	100,864	2,947	**7,600**
Toronto/Lester B. Pearson	147,875	92,038	55,837	**41,974**
Ottawa	21,517	28,864	(7,347)	**2,300**
Winnipeg	18,384	30,712	(12,328)	**1,200**
Calgary	39,883	38,907	976	**3,000**
Edmonton	18,339	24,259	(5,920)	**4,300**
Vancouver	69,543	47,082	22,461	**9,718**
Air Transportation Tax	53,326	-	53,326	-
Interest Associated with Capital	-	100,328	(100,328)	-
Total*	487,027	485,365	1,662	**73,092**

Figure 3-33: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1989-90 Forecast

(thousands of dollars)	Operating Results			
Major Federal Airports	Revenue	Expenditures	Profit (Loss)	**Capital Expenditures**
Halifax	13,435	21,003	(7,568)	**5,995**
Montreal/Dorval - Mirabel	92,294	94,935	(2,641)	**16,601**
Toronto/Lester B. Pearson	155,973	86,621	69,352	**49,570**
Ottawa	19,751	27,172	(7,421)	**3,920**
Winnipeg	16,449	28,921	(12,472)	**2,769**
Calgary	36,922	36,612	310	**9,799**
Edmonton	16,973	22,839	(5,866)	**4,841**
Vancouver	63,767	44,312	19,455	**12,505**
Air Transportation Tax	65,501	-	65,501	-
Interest Associated with Capital	-	98,287	(98,287)	-
Total*	481,065	460,702	20,363	**106,000**

* Note: Modified cash basis only

Figure 3-34: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1988-89 Actual

(thousands of dollars)	Operating Results			
Major Federal Airports	Revenue	Expenditures	Profit (Loss)	**Capital* Expenditures**
Halifax	12,381	20,281	(7,900)	**6,802**
Montreal/Dorval - Mirabel	87,144	92,453	(5,309)	**30,472**
Toronto/Lester B. Pearson	149,623	86,494	63,129	**46,326**
Ottawa	19,100	26,325	(7,225)	**4,314**
Winnipeg	15,115	27,947	(12,832)	**9,926**
Calgary	36,019	35,649	370	**4,193**
Edmonton	16,943	22,175	(5,232)	**5,107**
Vancouver	63,602	43,866	19,736	**18,405**
Air Transportation Tax	79,800	-	79,800	-
Interest Associated with Capital	-	89,986	(89,986)	-
	479,727	445,176	34,551	**125,545**

* Modified cash basis for capital expenditures only

B. Other Information

1. Canadian Coast Guard Fleet

Distribution of the fleet's operating costs over the operational sub-activities, is shown in Figure 3-35. Distribution of costs is based on actual and forecast utilization of the fleet.

Figure 3-35: Distribution of Fleet Operating Resources by Marine/ Coast Guard Sub-Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Marine Navigation Systems						
Short Range Aids to Navigation	76,825	994	77,259	1,033	64,837	904
Waterways Development, Maintenance and Protection	7,255	72	7,125	72	6,945	75
	84,080	1,066	84,384	1,105	71,782	979
Icebreaking and Arctic Operations						
Route Assistance through Ice-Infested Waters	72,582	754	72,126	777	65,994	802
Ice Management	8,874	106	8,650	106	6,719	110
Support to other Government Departments and Agencies	10,183	137	9,676	137	11,615	153
	91,639	997	90,452	1,020	84,328	1,065
Marine Search and Rescue						
Search and Rescue Operations	63,411	917	61,968	910	58,730	855
	239,130	2,980	236,804	3,035	214,840	2,899

2. Investment in the Coast Guard Fleet

Figure 3-36 summarizes the investment in Canadian Coast Guard vessels and aircraft.

Figure 3-36: Coast Guard Fleet - Estimated Replacement Cost

(thousands of dollars)			Estimated Replacement Cost* (1989-90 dollars)
Numbers	Vessel Type	Description	
1	1300	Heavy Gulf Icebreaker	264,358
7	1200	Medium Gulf/River Icebreakers	820,884
10	1100	Major Navaid Tenders/Light Icebreakers	771,184
2	1050	Medium Navaids Tender/Light Icebreakers	70,213
10	1000	Medium Navaid Tenders/Ice Strengthened	543,520
3	900	Small Navaid Tenders/Ice Strengthened	105,009
6	800	Small Navaid Tenders	25,824
5	700	Special River Navaid Tenders	48,641
6	600	Large Search and Rescue Cutters	375,462
2	500	Intermediate Search and Rescue Cutters	41,920
7	400	Small Search and Rescue Cutters	30,347
18	300	Search and Rescue Lifeboats	60,987
2	200	Small Ice-strengthened Search and Rescue Cutters	8,035
9	100	Small Rescue Craft	12,371
283		Various-size workboats	25,837
41		Inshore Rescue Boats	2,960
35		Helicopters	169,420
4		Hovercraft	42,297
1		Fixed-wing aircraft	13,217
			3,432,486

* The estimated replacement cost is based either upon actual recent replacement costs or inflated historical costs.

Note: Assets have been listed to reflect broad vessel type categories and are not intended to properly reflect unit capabilities.

3. Ship Source Oil Pollution Fund

Background

The Marine activity has within its accounts a trust account that provides for the operation of the Ship Source Oil Pollution Fund, established February 15, 1972, by amendment to the Canada Shipping Act. From this fund, claims may be paid for losses caused by pollutants discharged from vessels in Canadian waters. Under the Act, a levy of 0.15¢ per ton was assessed against carriers of oil in bulk landed at or shipped from a port in Canada. This levy was revoked by a further amendment to the Act, effective September 1, 1976. The balance of the fund, at that time, was $40,189,441. The Department of Transport provides administrative support at no cost to the fund. An Administrator, appointed by the Governor in Council and reporting to the Minister of Transport, is responsible for the fund's operation.

Purpose

The fund was established to ensure payment to any claimant who has taken reasonable steps to recover from the shipowner the cost of remedial action or of actual loss or damage arising from the pollutant discharge and who has been unsuccessful in so recovering. Depending on the circumstances of each case, the Administrator of the fund is required to pay to the claimant the amount by which the established claim exceeds the limit of the shipowner's liability, any amount remaining unpaid after reasonable steps to effect recovery, any amount due from a ship that cannot be identified, and any interest due on delayed payments.

Figure 3-37 provides a statement for the period ended September 30, 1989:

Figure 3-37: Ship Source Oil Pollution Fund

(thousands of dollars)	At September 30, 1989
Net Levies (February '72 to September '76)	34,866
Add: Interest and penalties credited to the fund	125,964
	160,830
Less: Administration expenses	454
Claims settlements	3,263
	3,717
Balance in Fund	**157,113**

4. Details of Legal Mandate

In addition to the principal Acts cited on page 1-21, on a day-to-day basis Transport Canada Activities are governed by the following specific Acts:

Policy and Coordination: The following Acts govern functions carried out by this Activity: the Railways Act, the Western Grain Transportation Act, the Canadian National Railways Act. The provision of certain ferry services is also part of the Minister's mandate as required under Sections 31 and 32 of the Terms of Union with Newfoundland and the terms under which Prince Edward Island entered Confederation. Also the Crown corporations provisions of the Financial Administration Act have a significant impact on the interactions between CN, Marine Atlantic Inc., VIA Rail, Canada Ports Corporation, and the St. Lawrence Seaway Authority and the Policy and Coordination Activity.

Marine/Canadian Coast Guard: For federal marine way and terminal functions, the following Acts govern: Canada Shipping Act; the Navigable Waters Protection Act; the Arctic Waters Pollution Prevention Act; the Pilotage Act; the Harbour Commissions Act; Toronto Harbour Commissioners Act; the Hamilton Harbour Commissioners Act; the Public Harbours and Ports Facilities Act; and the Carriage of Goods by Water Act.

Aviation: The Aeronautics Act requires the Minister of Transport to control and regulate civil aviation and to supervise all matters connected with civil aeronautics, including air navigational services.

Airports: Predicated on the same Aeronautics Act authority, the Minister is enabled to develop, operate and maintain airports.

Surface: The following Acts govern the Surface Transportation Activity: the Motor Vehicle Safety Act, the Motor Vehicle Tire Safety Act, the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act, the Railway Safety Act, and the Transportation of Dangerous Goods Act.

Departmental Administration: The primary Act governing this Activity is the Financial Administration Act.

A comprehensive summary follows of Statutes for which Transport Canada is directly responsible and those which it administers.

Statutes Administered by Transport Canada

Aeronautics Act (RSC 1985 c. A-2) as amended
Arctic Waters Pollution Prevention Act (RSC 1985 c. A-12) as amended
Canada Shipping Act (RSC 1985 c. S-9) as amended
Canadian Aviation Safety Board Act (RSC 1985 c. C-12) as amended
Department of Transport Act (RSC 1985 c. T-18) as amended
Government Railways Act (RSC 1985 c. G-7) as amended

Statutes Administered by Transport Canada (Cont'd)

Hamilton Harbour Commissioners Act (SC 1912 c. 98) as amended
Harbour Commissions Act (RSC 1985 c. H-1) as amended
Intercolonial and P.E.I. Railways Employees' Provident Fund Act (SC 1907 c. 22) as amended
Marine and Aviation War Risk Act (RSC 1970 c. W-3) as amended
Maritime Code Act (SC 1977-78 c. 41) (not in force)
Meaford Harbour Act (1866 c. 78, SC 1907-08 c. 46)
Montreal Port Wardens Act (SC 1980-81-82-83 c. 8)
Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act (RSC 1985 c. M-9) as amended (not in force)
Motor Vehicle Safety Act (RSC 1985 c. M-10)
Motor Vehicle Tire Safety Act (RSC 1985 c M-11)
National Transportation Act, 1987 (SC 1987 c. 34) as amended
Navigable Waters Protection Act (RSC 1985 c. N-22) as amended
Ontario Harbours Agreement Act (SC 1963 c. 39)
Passenger Tickets Act (RSC 1985 c. P-3)
Pilotage Act (RSC 1985 c. P-14) as amended
Public Harbours and Port Facilities Act (RSC 1985 c. P-29) as amended
Quebec Port Wardens Act (SC 1980-81-82-83 c. 8)
Railway Act (RSC 1985 c. R-3) as amended
Railway Safety Act (SC 1988 c. 40)
Safe Containers Convention Act (RSC 1985 c. S-1)
Teleferry ct (RSC 1970 c. T-2) as amended (not in force)
Toronto Harbour Commissioners Act, 1911 (SC 1911 c. 26) as amended
Toronto Harbour Commissioners Act, 1985 (SC 1986 c. 10)
Transport Act (RSC 1985 c. T-17) as amended
Transportation of Dangerous Goods Act (RSC 1985 c. T-19) as amended

5. Summaries of Funding Through Appropriations - Crown Corporations.

Figures 3-38 to 3-44 display details of the funding to Crown corporations that is provided through appropriations. For 1990-91, payments to Crown corporations represent 19.3% of total gross, or 30.3% of total net, departmental expenditures. Figure 3-45 provides a trend analysis of payments to Crown and other corporations over the last 5 years. Percentage distributions less than 0.1% are shown as zero. Further information concerning the operations of these corporations may be found in Part II of the Estimates.

Figure 3-38: Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.

(thousands of dollars)	1990-91 Main Estimates	1989-90 Main Estimates	Difference
Operating expenses	40,073	19,891	20,182
Revenue from users	(8,426)	(8,202)	(224)
Net operating expenses	31,647	11,689	19,958
Less:			
Non-cash items	1,209	1,170	39
Cash required for operations	30,438	10,519	19,919
Acquisition of property, plant and equipment	192	165	27
Total Budgetary Requirements	30,630	10,684	19,946

Figure 3-39: Canada Ports Corporation

(thousands of dollars)	1990-91 Main Estimates	1989-90 Main Estimates	Difference
Interport Loan Fund	-	27 000	(27,000)
Capital expenditures:			
Sept-Îles - Quebec - Rail Terminal Dock and Alouette Infrastructure	20,300	-	20,300
Churchill - Dust Control and Hydro	1,850	-	1,850
St. John's Port Corporation - Hammerson Property Improvements	1,200	-	1,200
Sub-total	23,350	27 000	(3,650)
Non-Budgetary Loans to finance fixed assets			
Prince Rupert Port Corporation	-	17,260	(17,260)
Total Requirements	23,350	44,260	(20,910)

Figure 3-40: Marine Atlantic Inc.

(thousands of dollars)	1990-91 Main Estimates	1989-90 Main Estimates	Difference
Operating expenses	228,357	226,502	1,855
Revenue from users	(75,600)	(73,642)	(1,958)
Net operating expenses	152,757	152,860	103
Less:			
Non-cash items	30,957	21,266	9,691
Cash required for operations	121,800	131,594	(9,794)
Acquisition of property, plant and equipment	15,000	121,873	(106,873)
Total Budgetary Requirements	136,800	253,467	(116,667)

Figure 3-41: VIA Rail Canada Inc.

(thousands of dollars)	1990-91 Main Estimates	1989-90 Main Estimates	Difference
VIA Rail Canada Inc.	435,000	541,000	(106,000)
Total Budgetary Requirements	435,000	541,000	(106,000)

Figure 3-42: St. Lawrence Seaway Authority

(thousands of dollars)	1990-91 Main Estimates	1989-90 Main Estimates	Difference
Capital Expenditures			
Rehabilitation of Welland Canal	27,300	26,900	400
Total Budgetary Requirements	27,300	26,900	400

Figure 3-43: Atlantic Pilotage Authority

(thousands of dollars)	1990-91 Main Estimates	1989-90 Main Estimates	Difference
Cash expenditures	7,684	-	7,684
Tariff revenues	(7,484)	-	(7,484)
Total Budgetary Requirements	200	-	200

Figure 3-44: Laurentian Pilotage Authority

(thousands of dollars)	1990-91 Main Estimates	1989-90 Main Estimates	Difference
Cash expenditures	29,053	-	29,053
Tariff revenues	(28,678)	-	(28,678)
Total Budgetary Requirements	375	-	375

Figure 3-45: Trend Analysis - Payments to Crown/Other Corporations

(thousands of dollars)

	Estimates 1990-1991	Forecast 1989-1990	Actual 1988-1989	Actual 1987-1988	Actual 1986-1987	5 Year Total	Percent
J. Cartier and Champlain Bridges	30,630	14,643	8,783	6,229	3,853	64,138	1.6
Canada Ports Corporation	23,350	32,207	2,775	2,144	12,993	73,469	1.9
Marine Atlantic	136,800	265,467	126,481	127,604	179,797	836,149	21.5
Via Rail	435,000	541,000	607,438	604,205	535,768	2 723,411	69.9
St Lawrence Seaway Authority	27,300	26,900	25,400	24,500	13,200	117,300	3.0
Pilotage Authorites						0	-
Altantic	200		492	444	460	1,596	-
Laurentian	375	1,260	1,587	1,543	1,282	6,047	0.2
Great Lakes				1,019		1,019	-
Pacific						0	-
Canartic Shipping Co.	5,439	7,531	5,964	5,855	4,777	29,566	0.8
Others						0	-
Newfoundland Dockyard Co.					25,996	25,996	0.7
Canada Harbour Place				2,000	13,622	15,622	0.4
Canadian National	37	156	113	233	813	1,352	-
Hamilton Harbour Comm.					1,160	1,160	-
Coasts Ferries Ltd.				75		75	-
	659,131	889,164	779,033	775,851	793,721	3 896,900	100.0
% Change over Previous Year	(25.9)	14.1	0.4	(2.3)			

Transports Canada

Budget des dépenses 1990-1991

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1990

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1991-III-48

ISBN 0-660-55611-1

Budget des dépenses 1990-1991

Partie III

Transports Canada

Préface

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux divers besoins des utilisateurs.

Le plan est divisé en trois sections : la Section I donne un aperçu du Programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la Section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et les autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La Section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La Section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics, ce qui assure une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et permet d'évaluer les résultats financiers du Programme au cours de la dernière année.

Ce document est conçu pour permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières donne le contenu de chaque section et l'état financier de la Section I comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant dans la Section II. De plus, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver plus de renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Transports Canada est un ministère à programme unique comportant six activités principales : Politiques et Coordination, Marine/Garde côtière canadienne, Aviation, Aéroports, Surface, et Administration du Ministère.

Cette structure à programme unique et à activités multiples permet au Ministre et à son Ministère d'exécuter une combinaison de programme leur permettant de réaliser divers objectifs opérationnels, de réglementation, de recherche et de politique dans un cadre de financement précis.

La plupart des activités de Transports Canada sont sensiblement plus importantes que de nombreux programmes mis de l'avant par d'autres ministères. C'est pourquoi le compte rendu des sous-activités présenté à la Partie III favorise la présentation des données financières et des données sur le rendement. La section II de la Partie III de Transports Canada comporte donc deux volets, le premier visant à donner un aperçu des activités, le second comportant des analyses des sous-activités.

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1990-1991 1-4
B. Emploi des autorisations de 1988-1989 1-8

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1990-1991
1. Points saillants 1-10
2. Sommaire des besoins financiers 1-14
B. Rendement récent
1. Points saillants 1-17
2. Examen des résultats financiers 1-20
C. Données de base
1. Introduction 1-22
2. Mandat 1-22
3. Objectif du Programme 1-22
4. Organisation du Programme en vue de son exécution 1-22
D. Perspective de planification
1. Facteurs externes qui influent sur le Programme 1-26
2. Initiatives 1-29
3. Etat des initiatives annoncées antérieurement 1-32
E. Efficacité du Programme 1-38

Section II
Analyse par activité

A. Politiques et Coordination 2-1
B. Marine/Garde côtière canadienne 2-23
C. Aviation 2-59
D. Aéroports 2-83
E. Surface 2-101
F. Administration du Ministère 2-121

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme
1. Besoins financiers par article 3-1
2. Besoins en personnel 3-4
3. Dépenses en capital 3-6
4. Paiements de transfert 3-39
5. Recettes 3-44
6. Prêts, dotations en capital et avances 3-50
7. Coût net du Programme 3-52
8. Etat financier de Fonds renouvelable 3-53

B. Autres renseignements
1. Flotte de la Garde côtière canadienne 3-57
2. Investissements dans la Flotte de la Garde côtière 3-58
3. Caisse d'indemnisation des dommages due à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires 3-59
4. Détails sur les mandats légaux 3-60
5. Sommaires du financement par voie de crédits - Sociétés d'Etat 3-62

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1990-1991 - Partie II du Budget des dépenses

L'autorisation est demandée de dépenser 2 135 016 117 $ pour mettre en oeuvre le Programme des transports au cours de l'exercice financier 1990-1991. Certaines lois actuelles autorisent des dépenses supplémentaires nettes se chiffrant à 37 262 800 $.

Le Parlement a déjà autorisé un prélèvement total de 80 000 000 $ sur le Fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes.

Besoins financiers par autorisation

Crédit (en milliers de dollars)		Budget principal 1990-1991	Budget 1989-1990
	Transports		
1	Dépenses de fonctionnement	596 402	623 486
5	Dépenses en capital	622 612	565 411
10	Subventions et contributions	256 851	294 858
15	Paiement à l'Administration de pilotage de l'Atlantique	200	-
20	Paiement à l'Administration de pilotage des Laurentides	375	-
25	Paiement à la Compagnie de navigation Canartic Ltée	5 459	4 806
30	Paiement à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	30 630	10 684
35	Paiements à la Société canadienne des ports	23 350	-
40	Paiements à Marine Atlantique S.C.C.	136 800	253 467
45	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	435 000	541 000
50	Paiement à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	27 300	26 900
55	Paiement à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada pour les avantages accordés à ses employés	37	18
(L)	Ministre des Transports - Traitement et allocation pour automobile	49	48
(L)	Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services au sol connexes	(94 234)	(82 550)
(L)	Abolition des péages sur le pont Victoria	2 600	3 000
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	128 848	120 840
	Crédits non requis		
-	Société canadienne des ports et autres sociétés des ports - Autorisation d'emprunter de l'argent d'autres sources que de l'Etat	-	-
-	Paiement à la Société canadienne des ports aux termes de l'article 3 de la Loi sur la Société canadienne des ports	-	27 000
	Total du budgétaire	2 172 279	2 388 968
	Crédit non-budgétaire non requis		
-	Prêt à la Société du port de Prince Rupert	-	17 260
	Total du Ministère	2 172 279	2 406 228

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédit (en dollars)		Budget principal 1990-1991
	Transports	
1	Transports - Dépenses de fonctionnement et a) autorisation de consentir des avances recouvrables à l'égard des services de transport, d'arrimage et d'autres services de la marine marchande fournis pour le compte de particuliers, d'organismes indépendants et d'autres gouvernements au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière de navigation, y compris les aides à la navigation et à la navigation maritime; b) autorisation d'engager des dépenses pour des biens autres que fédéraux pendant l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière d'aéronautique; c) autorisation de faire des paiements de commissions pour le recouvrement de recettes conformément à la Loi sur l'aéronautique; d) sous réserve de l'alinéa e), autorisation de dépenser les recettes de l'année, sauf celles provenant d'activités ayant lieu dans le cadre de l'activité de surface; et e) autorisation de dépenser un montant de recettes reçues dans l'année au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière d'aéronautique, montant qui soit égal, de l'avis du ministre du Revenu national, au montant net provenant, dans l'année, de l'impôt sur le transport par avion à payer en vertu de la partie II de la Loi sur la taxe d'accise, moins la partie de cette somme qui est créditée au fonds renouvelable des aéroports.	596 402 000
5	Transports - Dépenses en capital, y compris les contributions pour les travaux de construction exécutés par des provinces ou des municipalités, des autorités locales, des entrepreneurs privés.	622 612 000
10	Transports - Subventions inscrites au Budget et contributions, y compris les paiements effectués à titre de supplément aux allocations de pension prévues dans la Loi sur la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard.	256 851 117
15	Paiement à l'Administration de pilotage de l'Atlantique à affecter au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de l'Administration pour l'année civile 1990.	200 000
20	Paiement à l'Administration de pilotage des Laurentides à affecter au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de l'Administration pour l'année civile 1990.	375 000
25	Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée à affecter par celle-ci au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la compagnie pour l'année civile 1990.	5 459 000

Crédits - Libellé et sommes demandées (suite)

Crédit (en dollars)		Budget principal 1990-1991
30	Paiement à la Société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée à affecter au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la société (à l'exception de l'amortissement des immobilisations et des réserves) relativement à l'exploitation des ponts Jacques-Cartier et Champlain à Montréal.	30 630 000
35	Paiements à la Société canadienne des ports pour : a) l'expansion des installations du port de St.John's, T.-N.; b) l'amélioration des installations du port de Churchill, Man.; c) les coûts de l'électricité au port de Churchill, Man.; et d) les installations de manutention et d'entreposage et complexe ferroviaire pour bac porte-trains au port de Sept-Iles, Qc.	23 350 000
40	Paiements à Marine Atlantique S.C.C. conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté pour des activités de transport, y compris les services de transport maritime suivants : (a) traversiers et terminus de Terre-Neuve; services côtiers et terminus de Terre-Neuve; traversiers et terminus de l'Ile-du-Prince-Edouard; traversiers entre Yarmouth (N.-E.) et les états de la Nouvelle-Angleterre (Etats-Unis) et terminus; traversiers entre Digby et Saint John et terminus; et (b) jonction de transports ferroviaires et maritimes et jonction de transports sur voie étroite et sur voie normale, traversiers et terminus.	136 800 000
45	Paiements à Via Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction de cette société, paiements à des fins d'immobilisations et paiements en vue de la prestation d'un service ferroviaire aux voyageurs au Canada conformément aux marchés conclus en vertu du sous-alinéa c)(i) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits, et paiements à une compagnie de chemin de fer à l'égard de la partie déterminée des frais engagés par la compagnie pour assurer des prestations de soutien du revenu, des indemnités de licenciement, des frais de réinstallation, des prestations de retraite anticipée, des prestations de cessation d'emploi et d'autres prestations à ses employés lorsque ces coûts sont engagés par suite de la mise en application des dispositions du marché ou de l'interruption d'un service ferroviaire aux voyageurs, conformément au sous-alinéa c)(ii) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits.	435 000 000
50	Paiement à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent à l'égard d'un programme d'entretien accru pour le canal Welland y compris des dépenses d'immobilisations nécessaires.	27 300 000
55	En se conformant à la réglementation prescrite par le gouverneur en conseil, rembourser la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada d'une proportion déterminée des frais engagés par elle relativement aux avantages accordés à ses employés qui sont touchés par des changements permanents défavorables découlant de la réorganisation des services offerts à Terre-Neuve par la Division Terra Transport de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, changements qui seront effectués conformément aux dispositions approuvées par le gouvernement pour assurer les services de transport à Terre-Neuve.	37 000

Programme par activité

(En milliers de dollars)	Budget principal 1990-1991								Budget principal 1989-1990
	Années-personnes autorisées	Budgétaire				Non budgétaire			
		Fonctionnement	Dépenses en capital	Paiements de transfert	Moins: recettes à valoir sur le crédit	Total	Prêts, dotations en capital et avances	Total	
Politiques et coordination[1]	297	697 315	1 173	185 424	0	883 912	0	883 912	1 151 729
Marine/Garde côtière canadienne[2]	5 866	515 684	219 846	1 859	15 044	722 345	0	722 345	601 350
Aviation	6 904	549 328	305 097	394	417 414	437 405	0	437 405	506 209
Aéroports[3]	3 900	498 608	154 968	49 410	797 220	(94 234)	0	(94 234)	(82 550)
Surface	418	36 760	3 213	22 044	0	62 017	0	62 017	66 418
Administration du Ministère	2 454	158 176	11 407	320	9 069	160 834	0	160 834	163 072
	19 839	2 455 871	695 704	259 451	1 238 747	2 172 279	0	2 172 279	2 406 228
Années-personnes autorisées en 1989-1990	20 202								

Nota: Des renseignements additionnels sur les années-personnes figurent aux Tableaux 3-4 et 3-5, pp. 3-4 et 3-5.

1. L'activité Politiques et Coordination comprend des paiements aux sociétés d'État suivantes : Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (30 630 000 $, crédit 30); La Société canadienne des ports (23 350 000 $, crédit 35); Marine Atlantique S.C.C. (136 800 000 $, crédit 40); Via Rail Inc. (435 000 000 $, crédit 45); l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (27 300 000 $, crédit 50) et la Compagnie des chemins de fer nationaux (37 000 $, crédit 55).

2. L'activité Marine/Garde côtière canadienne comprend des paiements à l'Administration de pilotage de l'Atlantique (200 000 $, crédit 15); l'Administration de pilotage des Laurentides (375 000 $, crédit 20); et à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée (5 459 000 $, crédit 25).

3. L'activité Aéroports est partiellement financée au moyen d'un fonds renouvelable (des aéroports autonomes et des services au sol connexes). Les montants figurant sur ce tableau comprennent l'excédent de caisse au titre du fonds pour l'exercice financier.

On trouvera plus de détails concernant les crédits budgétaires accordés aux sociétés d'État à la Section III des Renseignements supplémentaires à partir de la page 3-62.

B. Emploi des autorisations en 1988-1989 - Volume II des Comptes publics

Crédit	(dollars)	Budget principal	Total disponible	Emploi réel
	Programme des Transports			
1	Dépenses de fonctionnement	630 870 000	630 870 000	**608 112 674**
5	Dépenses en capital	606 917 000	606 917 000	**518 057 590**
10	Subventions et contributions	329 080 968	334 864 048	**330 029 917**
15	Paiements à la Compagnie de navigation Canarctic Ltée	4 751 000	5 964 000	**5 963 515**
	Paiements à l'Administration de pilotage de l'Atlantique	-	528 000	**491 961**
	Paiements à l'Administration de pilotage des Laurentides	-	1 627 000	**1 587 075**
20	Paiements à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	7 693 000	9 713 000	**8 783 052**
25	Paiements à la Société canadienne des ports	457 000	2 775 000	**2 774 594**
30	Paiements à Marine Atlantique S.S.C.	133 185 000	133 185 000	**126 480 799**
35	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	611 925 000	611 925 000	**607 438 012**
40	Paiements à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	25 400 000	25 400 000	**25 400 000**
45	Paiements aux Chemins de fer nationaux du Canada	116 000	116 000	**113 137**
(S)	Ministre des Transports - Traitement et allocation pour automobile	45 800	46 825	**46 825**
(S)	Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services au sol connexes	(48 453 000)	208 905 228	**(55 015 443)**

Emploi des autorisations en 1988-1989 - Volume II des Comptes publics (suite)

Crédit (dollars)		Budget principal	Total disponible	Emploi réel
(S)	Abolition des péages sur le pont Victoria	3 000 000	2 233 401	**2 233 401**
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	115 000 000	119 731 000	**119 731 000**
(S)	Arrêts de la Cour fédérale	-	149 267	**149 267**
(S)	Remboursements de montants portés au crédit de recettes	-	153 551	**153 551**
	Total du programme - Budgétaire	2 420 806 768	2 695 103 320	**2 302 530 927**
L55	Prêt à la Société du port de St. John's	1 000 000	1 000 000	**1 000 000**
(S)	(L) Prêts à la Société canadienne des ports pour le fonds de roulement	-	10 000 000	-
(S)	(L) Prêts à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	-	10 000 000	-
	Total du programme - Non Budgétaire	1 000 000	21 000 000	**1 000 000**
	Total du programme - Budgétaire et Non budgétaire	2 421 806 768	2 716 103 320	**2 303 530 927**

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1990-1991

1. Points saillants

La Loi sur les transports nationaux prévoit la prestation d'un réseau sûr, rentable, efficace et bien adapté de services de transport viables, qui utilisent au mieux tous les modes de transports, satisfont aux besoins des expéditeurs et des voyageurs et contribuent à la croissance économique. La concurrence et les forces du marché sont, dans la mesure du possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces.

Le Ministère continuera d'appuyer les objectifs de la Loi sur les transports nationaux pendant les années 1990 et au-delà, mais il imposera des limites bien précises sur le financement. Les priorités de Transports Canada ont été établies en tenant compte de cette perspective.

Sécurité des transports : Le Ministère continuera d'améliorer la sécurité des transports au moyen de modifications aux règlements et aux activités d'exploitation et d'application de la loi. Au nombre des priorités établies pour 1990-1991 se trouvent :

- La collaboration avec la Commission d'enquête sur l'accident aérien de Dryden et avec le groupe de travail permanent du ministre sur la sécurité aérienne. Le Ministère a déjà accepté de récentes recommandations portant sur les restrictions au décollage d'appareils dans des conditions glacées ou enneigées (voir p. 1-30);

- l'élaboration d'une stratégie ministérielle sur la consommation de substances psychotropes dans les postes affectant la securité dans le secteur des transports et la présentation de cette stratégie au Cabinet (p. 1-29).

- la promotion auprès du public des rôles et des responsabilités du Groupe Aviation et l'encouragement de la participation de l'industrie de l'aviation aux activités ayant trait à la sécurité. Cet objectif sera réalisé au moyen de conférences annuelles sur la sécurité de l'aviation au Canada, de productions vidéo et de publications sur la sécurité (p. 1-30);

- l'accroissement des niveaux de sécurité et de sûreté dans les aéroports par l'amélioration de la formation, des systèmes de sauvetage et extinction d'incendies d'aéronefs, et des systèmes de contrôle d'accès (p. 1-31);

- la mise au point, en collaboration avec les gouvernements provinciaux, d'un système de contrôle des importations, incluant la conversion des véhicules automobiles et la documentation pertinente, afin de veiller à ce que les véhicules d'occasion importés des États-Unis soient conformes aux normes de sécurité canadiennes avant leur immatriculation (p. 1-31);

- l'augmentation du nombre d'inspections des emplacements principaux de marchandises dangereuses et d'emplacements de marchandises dangereuses liées aux chemins de fer. Ces inspections seront effectuées pour promouvoir la sécurité du public au moyen d'activités de vérification de la conformité et d'application de la loi; elles viseront au moins 1 000 wagons-citernes (p. 1-32);

- l'introduction d'un plan d'inspection accru pour les navires immatriculés à l'étranger (p. 1-29).

Transport aérien : Le réseau de transport aérien, en particulier à Toronto et à Vancouver, fait face à une demande accrue d'installations supplémentaires pour satisfaire aux exigences de niveaux de trafic considérablement plus élevés, tout en conservant un niveau élevé de sécurité. Pour répondre à ces besoins, le Ministère a l'intention de :

- Fournir des services de soutien à la Commission royale sur un système national de transport des voyageurs qui est chargée de mener une étude exhaustive sur le réseau de transport voyageur. Cette étude portera sur les besoins en trafic pour le 21^{e} siècle et les rôles respectifs des modes de transport aérien et de surface pour y répondre (voir p. 1-23);

- effectuer des études et mettre en oeuvre une gamme de mesures à court, moyen et long terme pour alléger le fardeau dans divers secteurs: gestion de la capacité, déroutement du trafic vers les aéroports voisins et planification de l'expansion des installations (voir p. 1-30);

- poursuivre les mesures d'investissement visant à améliorer l'espace aérien et l'efficacité du contrôle par le remplacement et la modernisation des systèmes de traitement et d'affichage des données de vol dans le cadre du projet d'automatisation du système canadien de la circulation aérienne (CAATS) (voir pp. 1-35, 3-34);

- poursuivre les initiatives en matière de formation du personnel aux fonctions de contrôle de la circulation aérienne (ATC) et de réglementation de l'aviation comme moyen de gérer la demande suscitée par la réforme de la réglementation économique (p. 1-30);

Environnement : La protection de l'environnement est une priorité de l'ensemble du gouvernement, mais il s'agit d'un domaine dans lequel le secteur des transports peut jouer un rôle prépondérant. En 1990-1991, le Ministère se propose :

- D'élaborer une stratégie ministérielle pour aborder les questions d'environnement (p. 1-29);
- de mettre la dernière main aux normes visant à réduire les émissions d'hydrocarbures et d'oxydes nitreux produites par les véhicules de tourisme et d'examiner les possibilités de réduire davantage les émissions des automobiles (CO et CO_2) et des camions, de façon à atteindre les objectifs nationaux et à respecter les engagements internationaux (p. 1-36);
- d'examiner la faisabilité sur le plan technique, les coûts et les avantages de l'application des contrôles des émissions d'automobiles à d'autres modes (ferroviaire, maritime, aérien) ainsi qu'à d'autres utilisations de moteurs de véhicules à moteur ne visant pas le transport (p. 1-36);
- d'effectuer d'importants examens environnementaux sur les répercussions de l'expansion des aéroports de Toronto et de Vancouver (p. 1-31);
- d'entreprendre un projet de surveillance du bruit à l'aéroport Pearson, qui sera intégré aux données RAMP, pour accroître l'application des violations des normes de bruit (pp. 1-18, 3-34);
- de revoir le programme proactif d'application de la loi pour le transport maritime des marchandises dangereuses (pp. 1-17, 1-29).

Efficacité économique : Depuis 1984, le gouvernement a mis de l'avant des mesures visant à améliorer l'efficacité économique, tant au moyen de mesures d'assouplissement que par la réduction des dépenses gouvernementales. En participant à cette initiative, Transports Canada a réduit sa dépendance par rapport aux recettes fiscales et il a accru la concurrence dans le secteur des transports par l'adoption de la Loi sur les transports nationaux. En 1990-1991, le ministère améliorera ces mesures comme-suit :

- Réévaluation des mesures qui entraîneront une réduction des subventions (p. 1-29);

- évaluation continue des propositions officielles portant sur les aéroports internationaux de Montréal, d'Edmonton, de Calgary et de Vancouver en vue de conclure des accords de transfert. Les autres aéroports se prépareront au déssaisissement en améliorant leur viabilité commerciale (p. 1-31);

- l'encouragement au financement privé des travaux d'immobilisations liés aux passagers dans les aéroports dans les cas où il semble que ce secteur pourrait livrer les installations et les services à un moindre coût (p. 3-37).

2. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1-1: Besoins financiers nets par activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991			Prévu 1989-1990[1]		
	Dépenses	Recettes à valoir sur le credit	**Dépenses nettes**	Dépenses nettes	Différence nette	Détails à la page
Budgétaire						
Politiques et Coordination	883 912	0	**883 912**	1 121 345	(237 433)	2-2
Marine/Garde côtière canadienne	737 389	15 044	**722 345**	703 598	18 747	2-24
Aviation	854 819	417 414	**437 405**	478 291	(40 886)	2-59
Aéroports	702 986	797 220	**(94 234)**	(105 274)	11 040	2-83
Surface	62 017	-	**62 017**	60 997	1 020	2-101
Administration du Ministère	169 902	9 069	**160 834**	188 016	(27 182)	2-122
	3 411 026	1 238 747	**2 172 279**	2 446 973	(274 694)	
Non budgétaire						
Politiques et Coordination		-	-	17 300	(17 300)	2-2
	3 411 026	1 238 747	**2 172 279**	2 464 273	(291 994)	
Années-personnes[2] : Contrôlées par le CT			**19 839**	20 226	(387)	
Autres			**18**	14	4	
			19 857	20 240	(383)	3-4

[1] Les prévisions de 1989-1990 de ce tableau et de tous les tableaux subséquents semblables sont fondées sur les renseignements dont disposait la direction au 30 novembre 1989.

[2] Voir les tableaux 3-4 et 3-5 aux pages 3-4 et 3-5, pour plus de renseignements sur les années-personnes.

Explication de la différence : Les besoins financiers budgétaires et non budgétaires pour 1990-1991 se chiffrent à 292,0 millions de dollars, ou 11,8 % de plus que les prévisions de dépenses de 1989-1990 et ce, pour les raisons suivantes :

	En millions de dollars
• **Coûts bruts de fonctionnement :** augmentations importantes résultant de récents règlements de contrats, contrebalancées par la baisse des dépenses attribuable à des réductions de personnel	(9,3)

	En millions de dollars
• **Recettes à valoir sur le crédit** : diminution des crédits nécessaires attribuable à l'augmentation des volumes de passagers et du trafic aérien, notamment dans le Groupe Aviation (p 2-60) et le Groupe des aéroports (p. 2-84)	(58,9)
• **Dépenses en capital** : augmentation nette importante attribuable surtout à l'exécution de grands projets du Groupe Aviation (p. 2-60 et 3-34 à 3-37); variation des besoins des autres groupes due aux fluctuations normales des mouvements de trésories des projets et à une modification de la composition des projets	30,4
• **Subventions et contributions** : baisse nette de faible importance attribuable aux fluctuations normales des mouvements de trésorie du programme des contributions. Pour plus de détails sur les différences, voir la section III, p. 3-39 à 3-43	(6,9)
• **Paiements aux Sociétés d'État** : réductions dues essentiellement à l'ajustement du niveau des subventions versées à VIA Rail et à Marine Atlantique (p. 3-63)	(230,0)
• **Prêts non budgétaires** : baisse découlant du caractère unique du prêt consenti en 1989-1990 à la Société du port de Prince Rupert	(17,3)

Explication des prévisions de 1989-1990 : Les prévisions de 1989-1990 se chiffrent à 58,0 millions de dollars, soit 2,4 % de plus que le Budget principal de 1989-1990 qui s'établissait à 2 406,3 millions de dollars. Voici les raisons qui expliquent cette différence :

	En millions de dollars
• **Coûts bruts de fonctionnement :** augmentation nette des besoins qui découlent principalement de règlements importants relatifs aux salaires et aux traitements dans l'ensemble du gouvernement (69,1 millions de dollars) et ce, dans toutes les activités, et augmentation de la charge de travail dans l'Aviation (p. 2-61) en raison de la réforme de la réglementation économique (63,1 millions de dollars), contrebalancées par une augmentation des recettes, des recouvrements et des taxes de transport aérien (52,1 millions de dollars) dans les Groupes Aviation et Aéroports (p. 2-61 et 2-84) par suite d'une augmentation des activités	49,0
• **Dépenses en capital :** faible augmentation nette de l'ensemble des besoins en capital approuvés. Des réaffectations internes ont eu lieu, notamment entre les Groupes Marine et Aviation (p. 2-26 et 2-61)	15,2
• **Subventions et contributions :** diminution nette des paiements, en particulier au Groupe Politiques et Coordination (p. 2-4), en raison des fluctuations normales des mouvements de la trésorerie, et au Groupe Marine (p. 2-26) en raison des retards de paiements	(31,5)
• **Paiements aux Sociétés d'État :** légère augmentation occasionnée principalement par les paiements versés par Politiques et Coordination (p. 2-4) aux Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., à la Société canadienne des ports, à Marine Atlantique S.C.C., et légers changements au Groupe Marine (p. 2-27)	25,3

B. Rendement récent

1. Points saillants

Voici les principales réalisations de 1989-1990 :

Politiques et Coordination : Élaboration d'options pour les services de VIA Rail; élaboration d'une réponse ministérielle et coordination du processus d'évaluation et d'examen de l'environnement; mise au point du programme de base de recherche et développement et achèvement des sondages sur l'abus des substances psychotropes dans les transports.

Marine/Garde côtière canadienne : L'intérêt porté au milieu marin a été mis en évidence par les récents incidents de pollution. Le gouvernement a répondu par la mise sur pied d'un groupe d'examen public chargé d'étudier les systèmes de sécurité des navires-citernes, le degré de préparation aux situations d'urgence et la capacité d'intervention. Un examen interministériel distinct porte également sur les questions de la sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin. On s'attend à ce que ces initiatives débouchent sur la formulation de nombreuses recommandations visant des améliorations au début de 1990.

Aviation : Pour répondre à la demande occasionnée par l'augmentation de trafic à Toronto, des plans ont été dressés et seront examinés pour la construction de deux pistes additionnelles à l'aéroport international Pearson (PIA). D'autres projets comprennent la mise en service d'un nouveau système de contrôle du bruit, l'expansion des installations d'aérodrome, le soutien à l'équipe des grands projets d'État de PIA et l'embauche de contrôleurs de la circulation aérienne et d'opérateurs radio supplémentaires au moyen d'un programme accéléré de recrutement et d'embauche permanente. La capacité côté piste à Vancouver doit faire l'objet d'un examen de façon à veiller à ce que l'aéroport demeure un élément générateur pour l'économie de la région.

Il est maintenant nécessaire d'augmenter substantiellement la charge de travail de réglementation pour délivrer les documents relatifs aux nouveaux aéronefs de pointe et aux transporteurs qui se sont fusionnés, ou encore pour actualiser et modifier les certificats et licences en vigueur. De nouveaux concepts de formation ont été appliqués de façon à accroître les connaissances et l'expérience des pilotes et des ingénieurs du ministère. De même, des modifications ont été prévues aux politiques et aux règlements pour maintenir un degré élevé de compétence technique.

La mise en oeuvre du Plan d'aménagement de l'espace aérien du Canada (CASP) se poursuit; la rénovation des installations s'effectue de façon contrôlée et efficace. Au nombre des importantes activités entreprises se trouvent le projet de modernisation des radars (RAMP), le projet d'automatisation du système canadien de la circulation aérienne (CAATS) et le projet de Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS).

Aéroports : Des lettres d'intention ont été signées et les négociations sont en cours relativement au transfert aux autorités locales des aéroports internationaux de Mirabel/Dorval, de Calgary, d'Edmonton et de Vancouver. Les négociations se poursuivent avec le gouvernement du Yukon relativement au transfert de la responsabilité de 10 aéroports. Il en va de même avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. A été annoncée une stratégie visant à traiter la question de la hausse constante du volume de trafic dans le sud de l'Ontario et à Vancouver.

Surface : Des projets de règlements ou des versions finales ont été présentés afin d'améliorer la sécurité des véhicules automobiles, y compris le freinage, le rendement de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue d'enfant, et d'assurer une meilleure protection aux passagers de camions légers. Tous les nouveaux véhicules moteurs au Canada doivent maintenant être dotés de feux de jour, qui font partie de l'équipement de sécurité de base. Quatre mille emplacements de marchandises dangereuses, 1 000 wagons, et 1 260 emplacements connexes aux chemins de fer ont été inspectés. Les inspecteurs ont participé à l'inspection des importations de pétrole provenant des États-Unis afin de déceler la présence de contaminants.

Administration du Ministère : Les efforts visant à réduire les frais généraux se poursuivent grâce à l'augmentation du recours aux services à contrat pour les conseils en gestion, l'entretien à long terme de l'équipement TED et le cataloguage en gestion du matériel.

Voici les principaux facteurs de rendement au cours de 1988-1989 :

Politiques et Coordination : Une stratégie concertée a été élaborée pour surveiller les répercussions de la réforme de la réglementation économique. Transports Canada a négocié une entente avec Terre-Neuve pour l'abandon des services ferroviaires dans cette province. Le Ministère a également fourni le soutien nécessaire au Conseil du Trésor, duquel a découlé le déssaisissement de Terra Nova Tel, de Northwestel, de CNCP Communications et d'Air Canada.

Marine/Garde côtière canadienne : Le 22 décembre 1988, le chaland NESTUCCA s'est détaché de sa ligne de remorque et a subi des dommages au large de Grays Harbour, Washington. Le chaland contenait 10 000 tonnes de pétrole lourd (mazout de soute C). Environ 860 tonnes de pétrole ont

été déversées dans l'océan Pacifique et des sections de la côte de l'État de Washington ont immédiatement été souillées. Le 31 décembre ont été signalées les premières traces de pétrole sur la côte de la C.-B.; le 3 janvier a été rejetée la première quantité importante de pétrole au parc national Pacific Rim. On prévoit que le coût du nettoyage se chiffrera à environ 4,3 millions de dollars.

Aviation : La réforme de la réglementation économique a eu pour effet d'augmenter la charge de travail. Le Ministère a adopté les mesures suivantes :

- les procédures d'inspection ont été améliorées;
- dans toutes les régions a été installé un système informatisé à jour d'immatriculation des aéronefs;
- la gestion des installations de contrôle de la circulation aérienne des règles de vol aux instruments (IFR) a été centralisée afin de réaliser des économies au chapitre des frais généraux.

Aéroports : Une importante revue des pratiques et des contrôles de gestion a été terminée. Les objectifs de réduction du déficit ont été atteints, les réductions réelles étant de 420 années-personnes depuis 1985-1986. Les initiatives d'allégement des dépenses en capital ont abouti à la signature d'une entente visant la participation du secteur privé au financement, à la construction, et à l'exploitation d'une troisième aérogare à l'aéroport international Lester B. Pearson à Toronto.

Surface : La Loi sur la sécurité ferroviaire a été adoptée afin de moderniser la réglementation de la sécurité ferroviaire et de transférer de l'Office national des transports à Transports Canada les pouvoirs de réglementation en matière de sécurité ferroviaire et de vérification de la conformité, y compris la réglementation, l'inspection et l'application de la loi relative au transport par rail de marchandises dangereuses.

2. Examen des résultats financiers

Tableau 1-2 : Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989			
	Réel	Budget principal	Différence	Détails en page
Budgétaire				
Politiques et Coordination	1 085 142	1 087 663	(2 251)	2-5
Marine/Garde côtière canadienne	638 451	644 029	(5 578)	2-27
Aviation	414 165	541 925	(127 760)	2-62
Aéroports	(40 833)	(48 453)	7 620	2-85
Surface	43 804	38 754	5 050	2-103
Administration du Ministère	161 802	156 889	4 913	2-124
	2 302 531	2 420 807	(118 276)	
Non budgétaire				
Politiques et Coordination	1 000	1 000	-	2-5
	2 303 531	2 421 807	(118 276)	
Années-personnes:*				
Controllées par le CT	20 444	20 506	(62)	
Autres	-	-	-	
	20 444	20 506	(62)	3-4

* Voir les tableaux 3-4 et 3-5 aux pages 3-4 et 3-5, pour plus de renseignements sur les années-personnes. On a commencé à rendre compte des "autres" années-personnes en 1989-1990.

Explication de la différence : Le niveau de dépenses autorisé en 1988-1989 a été porté à 2 716,1 millions de dollars au moyen du Budget des dépenses supplémentaire. L'autorisation révisée, par type de dépenses, figure à la page 1-8 sous le titre "Emploi des autorisations de 1988-1989 - Volume II des Comptes publics". L'écart entre les dépenses réelles et le Budget des dépenses initial est attribuable aux grands facteurs suivants :

	En millions de dollars
• **Dépenses nettes de fonctionnement** : la nette diminution des besoins découle des économies réalisées par le Groupe Marine sur les coûts de carburant et les activités de ravitaillement dans l'Arctique (p. 2-28); de l'augmentation des recettes, des recouvrements et de la taxe de transport aérien dans l'Aviation (p. 2-63) et les Aéroports (p. 2-86), contrebalancées par des différences minimes dans toutes les activités	(49,5)
• **Dépenses en capital** : la nette diminution des besoins en capital découle principalement des reports de projets, des retards ou de l'achèvement de constructions, principalement dans l'Aviation (p. 2-63) et dans les Aéroports (p. 2-86)	(64,5)
• **Subventions et contributions** : bien qu'il y ait eu des fluctuations dans les diverses subventions et contributions, principalement dans le Groupe Politiques et Coordination (p. 2-5), l'ensemble du programme a atteint son objectif pour le ministère	0,2
• **Sociétés d'État** : la diminution des dépenses en capital et l'augmentation des recettes d'exploitation de Marine Atlantique, ainsi que les fonds excédentaires destinés à VIA Rail (p. 2-6) ont été contrebalancés par l'augmentation des besoins liés à Canarctic et à deux administrations de pilotage (p. 2-28)	(4,5)

C. Données de base

1. Introduction

Le ministère des Transports a été établi en 1936, en vertu de la Loi sur le ministère des Transports qui amalgamait les fonctions du ministère des Chemins de fer et des canaux, du ministère de la Marine et de la Direction de l'aviation civile du ministère de la Défense civile.

Les responsabilités fédérales en matière de transport, qui proviennent de la compétence définie dans l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, a évolué de sorte qu'elle englobe la coordination et la réglementation en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des secteurs de l'aéronautique, de la navigation maritime, des installations d'expédition, des traversiers, des chemins de fer et des canaux reliant les provinces entre elles ou une province donnée avec tout pays étranger. C'est le ministère des Transports qui assume cette responsabilité.

2. Mandat

Les principales lois régissant les activités du Programme des transports sont l'Acte de la constitution, la Loi sur le ministère des Transports et la Loi nationale sur les transports. Une liste des autres lois figure à la page 3-60.

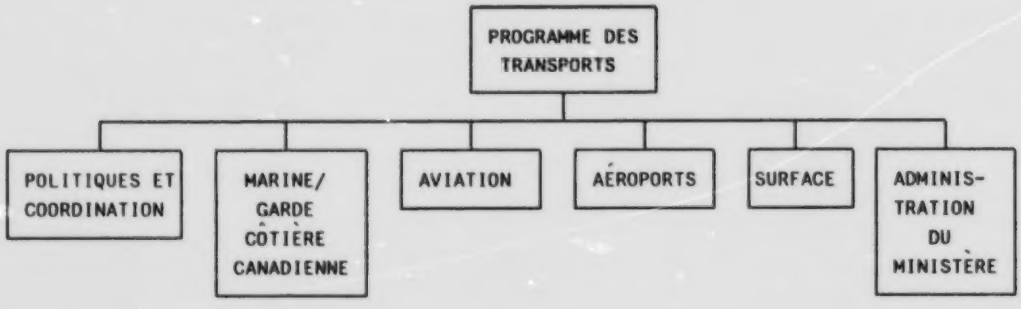
3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme de transport est de veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transport sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux et à l'exploitation de certains éléments du système.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure des activité: Le tableau 1-3 ci-après illustre la structure qui est entrée en vigueur le 1er avril 1987 et qui sert à exposer le plan de dépenses pour l'exercice 1990-1991 de même que les dépenses prévues pour 1989-1990 et les dépenses réelles de 1988-1989.

Tableau 1-3: Structure des activités



Organisation: L'organisation de Transports Canada comprend l'Administration centrale et quatre groupes opérationnels : Marine/ Garde côtière canadienne, Aviation, Aéroports et Surface, de même qu'un certain nombre de sociétés d'État et d'organismes qui jouissent de degrés variables d'autonomie. Certaines sociétés d'État fonctionnent dans le cadre du Ministère, tandis que d'autres, comme le Canadien National, sont totalement indépendantes, mais rendent compte de leurs activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Trois organismes, soit l'Office du transport du grain, le Tribunal de l'aviation civile, tout comme l'Office national des transports, relèvent aussi directement ou indirectement du ministre des Transports. Chacun d'eux produit sa propre partie III.

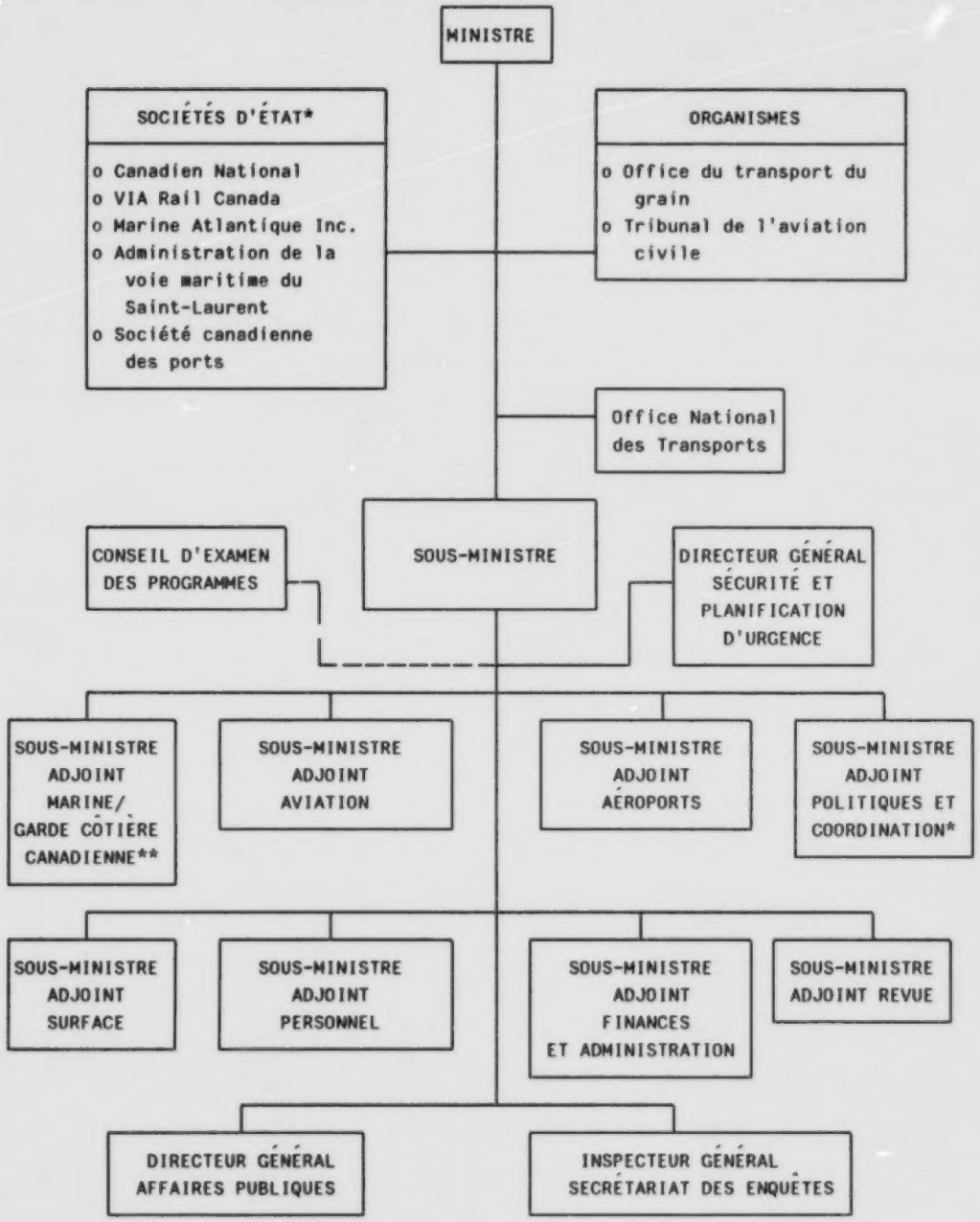
Récemment, le ministère a complété une réorganisation qui procède des principes suivants : tenter de comprimer les frais généraux en regroupant les services autant que possible, centraliser ou décentraliser les services selon les circonstances, accroître la participation régionale et multimodale à la planification, à l'élaboration des politiques et à la coordination et finalement, établir de meilleures communications. Cette réorganisation s'inspire de la tendance à la déréglementation de l'industrie et du partage des responsabilités financières et opérationnelles entre les utilisateurs, les exploitants et le gouvernement.

Un Secrétariat des enquêtes relevant directement du Sous-ministre a été créé après que l'on ait reconnu la nécessité de fournir une aide aux divers groupes de travail, aux enquêtes ministérielles et judiciaires et à la Commission royale sur le transport des voyageurs, et de regrouper les apports du Ministère à un même endroit.

Le Conseil d'examen des programmes participe aux grandes décisions portant sur l'affectation de ressources importantes. Il examine toutes les propositions de politiques, de plans et de programmes ayant des incidences sur les ressources financières et humaines et formule des recommandations à leur sujet. Ce conseil permet au Ministre et à la haute direction d'exercer un contrôle plus rigoureux sur le financement des programmes et de se fixer des objectifs de réduction des ressources qui contribuent à la réalisation de l'objectif fédéral de réduction du déficit.

Le tableau 1-4 illustre le portefeuille de Transports Canada. La Partie III de Transports Canada se restreint à une analyse des opérations ministérielles, depuis le Sous-ministre. Elle comprend en outre certains projets de financement visant les sociétés d'État ci-après: la Société canadienne des ports, Marine Atlantique S.C.C. (y compris la Compagnie de chantier maritime de Terre-Neuve), l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (y compris Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.), Via Rail Canada Inc., la Compagnie de navigation Canarctic Ltée., les Chemins de fer nationaux du Canada et les Administrations de pilotage.

Tableau 1-4: Structure administrative



* Aux fins de financement budgétaire, toutes les sociétés de la Couronne, sauf le CN relèvent du Ministre par l'intermédiaire du S-MA Politiques et Coordination.

**Comprend la responsabilité de financement budgétaire pour les quatre Administrations de pilotage, la Compagnie de navigation Canarctic Ltée. et les commissions de ports.

Le tableau 1-5 illustre la matrice des principaux groupes organisationnels de Transports Canada et les lignes d'activité selon lesquelles ils sont financés au moyen de crédits budgétaires.

Tableau 1-5: Répartition des ressources budgétaires par Activité/Organisation

(en milliers de dollars)	Politiques et Coordination	Marine/ Garde côtière canadienne	Aviation	Aéroports	Surface	Administration du Ministère	Budget des dépenses 1990-1991
Cabinets du Ministre/ Sous-Ministre[1]						27 719	27 719
S-MA Politiques et Coordination[2]	230 795						230 795
S-MA Personnel						55 524	55 524
S-MA Finance et Adm.						77 591	77 591
S-MA Marine/Commissaire de la Garde côtière canadienne[3]		716 311					716 311
S-MA Aviation			437 405				437 405
S-MA Aéroports				(94 234)			(94 234)
S-MA Surface					62 017		62 017
Sociétés d'État							
o Marine Atlantique S.S.C.	136 800						136 800
o Via Rail Canada	435 000						435 000
o Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	30 630						30 630
o Société canadienne des ports	23 350						23 350
o L'Administration de la voi maritime du Saint-Laurent	27 300						27 300
o Chemins de fer nat. Terra Transport	37						37
o Cie. de navigation Canarctic		5 459					5 459
o Adm. de pilotage de l'Atlantique		200					200
o Adm. de pilotge des Laurentides		375					375
Total net des ressources du Programme (et des années-personnes)	883 912 (297)	722 345 (5 866)	437 405 (6 904)	(94 234) (3 900)	62 017 (418)	160 834 (2 472)[4]	2 172 279 (19 857)

1. Comprend les Affaires publiques, le Contentieux, la Revue, la Sécur planification d'urgence, le Secrétariat du Conseil d'examen des programmes, le Secrétariat des enquêtes et le Groupe de travail sur la cession des aéroports.

2. Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaire de Marine Atlantique S.S.C., de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, de la Société canadienne des ports, de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, des Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. et Via Rail Canada Inc. Les crédits sont énumérés séparément sous la rubrique Sociétés d'Etat.

3. Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaire des Administrations de pilotage et de la Compagnie de navigation Canartic Ltée. Les crédits figurent séparément à la rubrique Sociétés d'Etat.

4. Comprend 18 "autres" années-personnes. Voir page 3-4.

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Objectifs du gouvernement : Depuis la fin de 1984, les priorités du gouvernement ont visé des aspects bien précis : la réduction du rôle du gouvernement dans l'économie, la réduction et la restriction des dépenses, l'allègement de la réglementation économique, l'assouplissement du çommerce international, y compris l'Accord de libre-échange Canada-États-Unis, l'accroissement de la productivité grâce à la science et à la technologie, le développement régional dans des régions cibles par l'entremise d'organismes désignés. Les politiques et les priorités de gestion des programmes de Transports Canada s'apparentent à ces thèmes.

Les thèmes exposés plus haut ont été confirmés dans le Discours du trône d'avril 1989 et d'autres s'y sont ajoutés. Il s'agit notamment de la réduction des obstacles au commerce interprovincial, des politiques de commerce ouvertes pour assurer la compétitivité sur le plan international, et une attention accrue aux marchés de l'Asie du Pacifique et de l'Europe. Outre ces thèmes à tendance économique, le Discours du trône a également souligné l'importance de la protection de l'environnement comme une priorité essentielle du gouvernement.

Le budget présenté au Parlement le 26 avril 1989 a confirmé l'intention du gouvernement de réduire le déficit annuel. Le budget a eu les répercussions suivantes sur les transports : élimination de la subvention au tarif de l'Est pour le transport des marchandises, réduction de la subvention à VIA Rail, privatisation d'Air Canada, interruption du projet de remise en état des embranchements ferroviaires, et augmentation de la taxe d'accise sur l'essence.

Rendement économique : En 1989, l'économie canadienne a connu sa septième année de croissance ininterrompue depuis la récession de 1982. Au cours des années subséquentes, soit de 1983 à 1988, la croissance économique a atteint en moyenne 4,5 % par année, soit l'une des plus élevées des pays industrialisés. Cette croissance correspond à des augmentations de la productivité et des emplois de l'ordre de 2,4 % et de 2,0 % respectivement.

La période de reprise après la pire récession d'après-guerre, et la période d'expansion qui lui a succédé sont typiques des cycles économiques antérieurs : dépenses des consommateurs plus élevées pendant la période de reprise, suivie d'une augmentation des investissements pendant la période d'expansion. Cette période a également coïncidé avec une certaine restructuration de notre base industrielle en prévision de l'Accord de libre-échange Canada-États-Unis (ALE). Ces deux composantes des dépenses ont, pour une année donnée, augmenté de 4,4 % et 6,2 % respectivement. Une telle croissance dépend en grande partie des importations (presque 11 % par année) ce qui éclipse quelque peu l'importante augmentation des exportations, laquelle s'élève à 8,2 %.

Cette poussée de l'économie, en particulier dans le marché des exportations, s'est traduite par une hausse de 5,2 % de l'activité économique dans le secteur des services de transport. Le transport par rail, qui avait été le plus touché par la récession de 1982, a dépassé tous les autres modes (6,3 %), suivi par le camionnage (5,6 %), le transport maritime (4,6 %) et le transport aérien (4,8 %).

Les changements économiques sont en général façonnés par une ou plusieurs des sources suivantes : a) le secteur international, b) le secteur privé, c) le secteur gouvernemental et d) d'autres sources. Tous ces facteurs ont fortement influé sur l'orientation des événements de 1983 à 1988 et ils continueront de le faire.

Plusieurs changements sont dus à des facteurs externes tels la chute des prix du pétrole, la plus grande dépendance sur l'économie américaine pour ce qui est des exportations et les résultats de l'Accord de libre échange. Comme il a déjà été mentionné, le secteur privé, qui a connu une forte croissance de la consommation et de l'investissement, a joué un rôle primordial dans la bonne performance de l'économie. Quant au secteur gouvernemental, la nécessité de contrôler le déficit a débouché sur une ère de politiques de restrictions visant à accroître les recettes et à réduire les coûts, tendance qui pourrait se poursuivre au cours des dix prochaines années. L'importante rectification des cours survenue en octobre 1987 et la sécheresse qui a touché le secteur agricole dans l'Ouest du Canada ont également eu une incidence sur la croissance économique.

Aperçu économique : En dépit de la faiblesse de l'activité d'exploration pétrolière et gazière, on s'attend à ce que l'investissement des entreprises dans le secteur non résidentiel soit la principale source de croissance en 1989. Par conséquent, les importations augmenteront de façon notable et, vu le ralentissement des exportations, le compte actuel affichera un déficit record : soit plus de 12 milliards de dollars.

Le revenue réel disponible des particuliers connait une hausse de plus de 4 %. Toutefois, les consommateurs, qui ont une confiance réduite dans l'économie, dépensent moins. Les principales causes de cette baisse de la confiance des consommateurs depuis 1981 sont : le manque d'optimisme quant aux finances personnelles (qui est relié aux taux d'intérêts élevés), les taux de chômage élevés, les budgets gouvernementaux restreints et les possibilités réduites d'emploi à court terme. Les biens de consommation les plus durement touchés sont les biens "coûteux" comme les biens durables et les mises en chantier. La plus faible croissance économique et la mauvaise performance des exportations limitera la croissance dans le secteur des transports à moins de 1 % en 1989. C'est pourquoi, à la fin de 1989 et au cours de l'année suivante, l'économie canadienne devrait montrer des signes de faiblesse, évolution couramment appelée scénario de "ralentissement économique".

À long terme, vers 1996, l'économie canadienne et le secteur des transports connaîtront une croissance moyenne de 2,7 %. Le revenu réel disponible des particuliers aura une croissance de 1,4 % et la population augmentera au taux de 0,9 %. La baisse prévue des prix du pétrole et le fait que nos prévisions tiennent compte de l'Accord de libre échange ont amélioré les perspectives pour une plus forte croissance économique.

2. Initiatives

Voici une présentation, par activité, des initiatives prévues en 1990-1991 :

Politiques et Coordination

Environnement : un examen des activités ministérielles sera entrepris en vue de déterminer la meilleure façon possible d'intégrer les préoccupations environnementales au processus décisionnel. La contribution de Transports Canada au Livre blanc du gouvernement intitulé "Plan d'action du Canada pour l'environnement", ainsi que l'examen des lignes directrices et des textes législatifs dans le cadre du Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement seront coordonnés.

Subventions : on continuera d'émettre des directives stratégiques à l'intention des sociétés d'État, en vue de réduire les besoins en fait de subvention.

Consommation des substances psychotropes : une stratégie sur la consommation des substances psychotropes dans les postes affectant sécurité dans le secteur des transports sera élaborée et présentée au Cabinet.

Initiatives ministérielles et gouvernementales : les modalités de fonctionnement entre Transports Canada et le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité aérienne (BCEATSA) seront définies en détail dans un protocole d'entente. Des négociations touchant des accords aériens bilatéraux nouveaux et améliorés seront menées avec d'autres gouvernements étrangers.

Marine/Garde côtière canadienne

Contrôle de l'état des ports : le Groupe Marine augmentera le niveau d'inspections de navires étrangers entrant dans les ports canadiens, pour respecter une obligation internationale et protéger les travailleurs canadiens, les eaux et l'environnement des dangers associés à la présence de navires innavigables.

Sécurité des navires-citernes et capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin : la Garde côtière canadienne examinera les recommandations du rapport du Comité de l'examen interne des sytèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin et prodiguera des conseils au Ministre sur la question. Une fois que le gouvernement aura étudié les recommandations et pris des décisions en la matière, la Garde côtière mettra en oeuvre les recommandations selon les instructions reçues.

Aviation

Sécurité aérienne : la sécurité aérienne demeure axée sur les trois principales priorités, qui sont interreliées, soit la réglementation, les services de navigation aérienne et la sensibilisation à la sécurité. Les questions suivantes sont plus particulièrement visées :

- L'examen des politiques touchant le vieillissement des aéronefs;
- le perfectionnement des nouvelles techniques et des systèmes de l'aviation;
- le règlement des problèmes de capacité des systèmes de navigation aérienne;
- la réduction du taux d'accidents mettant en cause des exploitants de petits aéronefs ainsi que des risques d'abordage dans l'espace aérien du Canada; et
- l'examen des besoins en matière de programmes de sécurité pour l'industrie de l'aviation.

La gestion des ressources humaines dans le Groupe Aviation se concentrera sur les activités suivantes :

- Un plan accéléré de recrutement, de formation et de retenue du personnel technique qualifié, en particulier les contrôleurs de la circulation aérienne et les radiotélégraphistes; et
- l'évaluation des niveaux de service actuels dans les programmes d'information sur la réglementation et la sécurité, pour déterminer s'ils sont suffisants, dans le cadre du groupe de travail du Ministre sur la sécurité aérienne.

Un glossaire sera élaboré à l'intention des pilotes et contrôleurs canadiens, afin d'assurer le recours à une terminologie commune et juste, celle-ci devant être mise au point par suite des recommandations de la Revue de l'espace aérien du Canada.

Dessaisissement des aéroports : le Groupe Aviation appuiera la cession des aéroports de Transports Canada, de même que les efforts du Groupe Aéroports pour ce qui est de commercialiser les activités. Des accords seront négociés avec les administrations aéroportuaires locales (AAL) et le Groupe Aéroports, en vue de protéger les activités du Groupe Aviation aux aéroports, en tenant dûment compte du mandat du Ministère en matière de sécurité.

Aéroports

Sécurité : le système de laissez-passer pour zones réglementées sera amélioré. De nouveau cours de formation sont en voie d'élaboration en vue d'améliorer la sécurité et la sûreté, y compris des cours de formation à l'intention des employés non gouvernementaux aux aéroports fédéraux.

Capacité : le système de transport aérien, en particulier les aéroports de Toronto et de Vancouver font face à des contraintes attribuables à la demande. Une série de mesures à court, à moyen et à long terme seront mises en oeuvre pour régler ces problèmes sur divers fronts. Les techniques de gestion de la capacité comme les systèmes de réservation des aéronefs et les programmes informatisés de gestion de la capacité côté piste permettront d'optimiser l'utilisation des installations existantes. Une équipe chargée d'établir un plan pour l'avenir des aéroports dans le Sud de l'Ontario a été constituée pour examiner le problème d'encombrement à Toronto et on envisage de mettre sur pied une autre équipe de planification pour Vancouver.

Dessaisissement des aéroports : le groupe d'étude sur la cession des aéroports a reçu des propositions officielles de la part de groupes intéressés à Montréal, à Edmonton, à Calgary et à Vancouver. Le gouvernement espère conclure des accords de cession avec ces groupes et avec d'autres groupes qui souhaiteraient présenter des propositions officielles au cours de l'année qui vient.

En ce qui concerne les aéroports qui demeurent sous la responsabilité du Ministère, le Groupe Aéroports tentera de préparer chaque aéroport à la cession aux administrations locales, en augmentant leur rentabilité commerciale par l'amélioration des pratiques d'entreprise.

Surface

Sécurité routière et réglementation des véhicules automobiles : la protection des passagers de véhicules à moteur demeurera une priorité élevée. Des normes de protection plus sévères dans le cas des collisions frontales seront adoptées. D'autres règlements seront également élaborés en ce qui concerne la sécurité des voitures d'occasion importées des Etats-Unis, ainsi que les caractéristiques de freinage des véhicules commerciaux lourds. La Direction générale examinera les possibilités visant à réduire l'incidence de l'utilisation des véhicules automobiles sur l'émission de gaz dans l'atmosphère, qui entraîne "l'effet de serre".

Transport des marchandises dangereuses : on prévoit réaliser une étude portant sur le rapport entre la vitesse des trains et les risques de fuite de matières dangereuses. Des modifications seront apportées au Règlement en ce qui concerne les substances infectieuses et les déchets biomédicaux et le "livre rouge" de l'Office national des transports sera intégré au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

3. État des initiatives annoncées antérieurement

Voici, par activité, une mise à jour des principales initiatives dont il a été question dans les plans de dépenses antérieurs.

Politiques et coordination

Développement régional et communications (1988-1989) : d'autres structures de contrôle financier et de gestion ont été mises au point au chapitre d'ententes de développement économique et régional (EDER), et d'autres paiements de transfert. La mise en oeuvre complète devrait être achevée au cours du présent exercice.

Code de sécurité des transporteurs routiers (1988-1989) : les montants de transfert versés aux provinces au cours de 1988-1989 pour l'élaboration et la mise en oeuvre d'un code de sécurité national se sont élevés à 5,1 millions de dollars. Quelque 10 millions de dollars seront dépensés au cours des deux prochaines années.

Marine/Garde côtière canadienne

Recherche et sauvetage - navires de type 500 (1989-1990) : deux navires de R et S de type 500 sont en voie de construction; ils remplaceront le NGCC *Ready* et le NGCC *Racer*, cotres intermédiaires de R et S de 29 m, actuellement utilisés pour les activités de R et S le long de la côte ouest. Ces navires jumeaux ont tous deux été construits en 1963 et devaient avoir une durée de vie effective d'au plus 20 ans. Les deux navires de R et S de type 500 devraient être achevés et livrés d'ici mai 1990, dans le cas du premier navire et septembre 1990 dans le cas du deuxième. Le coût estimatif total du projet est de 44,1 millions de dollars.

Réglementation - RLS (1989-1990) : le projet de réglementation touchant le transport obligatoire des radiobalises de 460 MHz pour la localisation des sinistres (RLS) a été amorcé au début de 1986. L'enquête du coroner et les enquêtes officielles sur les accidents maritimes ont fait ressortir les avantages de ces dispositifs au point de vue de la sécurité, d'où la recommandation que les navires canadiens en soient munis. Cette exigence, qui s'appliquera fort probablement aux navires de 20 m ou plus, à l'exception des embarcations de plaisance, entrera en vigueur durant la première moitié de 1990.

NGCC *Louis S. Saint-Laurent* (1988-1989) : le NGCC *Louis S. Saint-Laurent* est un brise-glace lourd du golfe de type 1 300; il est le plus grand de la flotte de la Garde côtière canadienne et fournit des services de déglaçage dans l'Arctique au cours de l'été et dans le golfe du Saint-Laurent en hiver. Le projet a pour but de moderniser le navire afin d'assurer la conformité aux exigences du programme au cours des 20 prochaines années. Le 29 juin 1988 le coût estimatif total de 95,5 millions de dollars a été approuvé. Par ailleurs, l'administration du projet a été autorisée à titre de grand projet de l'État. Les travaux à bord du navire ont débuté à la fin d'août 1988 aux chantiers Halifax-Dartmouth Industries Limited et la date d'achèvement prévue a été fixée à novembre 1990. (Voir p. 3-33)

Programme d'automatisation des phares (1988-1989) : par la mise en oeuvre du Programme d'automatisation des phares (PAP), évalué à 18,1 millions de dollars, la Garde côtière pourra réduire de 5 millions de dollars par année les dépenses opérationnelles et de 155 le nombre d'années-personnes d'ici 1993. A ce jour, on réduit l'effectif dans 143 phares et le nombre d'années-personnes a été réduit de 116. Aucun gardien de phares n'a été mis à pied sans possibilité de placement ailleurs.

Hélicoptères légers améliorés (1988-1989) : afin d'accroître le niveau de sécurité des opérations effectuées au-dessus de l'eau, la Garde côtière canadienne prévoit remplacer ses hélicoptères légers monomoteurs par des hélicoptères bimoteurs. Les appareils seront polyvalents de façon à pouvoir servir aux missions suivantes : soutien des activités R et S en mer; soutien à la construction et à l'entretien des aides à la navigation; réapprovisionnement et entretien des phares; observation des glaces, mise en oeuvre de mesures préventives contre la pollution; missions humanitaires; soutien logistique à la flotte; soutien à d'autres organismes gouvernementaux et non gouvernementaux.

Infrastructure des petits ports (1988-1989) : dans le contexte des efforts permanents que déploie la Garde côtière afin d'assurer le remplacement opportun des installations de ports publics, les travaux d'immobilisations suivants ont été achevés : la reconstruction du quai à Long Pond (Manuels) (Terre-Neuve) a débuté en juin 1988 et a été achevée en septembre 1989 au coût de 3,2 millions de dollars; la reconstruction du quai à St. Lewis (Terre-Neuve) a débuté en juin 1988 et a été achevée en novembre 1989 au coût de 1,8 millions de dollars; la reconstruction du quai à Iona (Nouvelle-Écosse) a débuté en juillet 1988 et a été achevée en juin 1989 au coût de 2 millions de dollars; la remise à neuf du terminal maritime à Cap-aux-Meules (Québec) a débuté en septembre 1988 et a été achevée en août 1989 au coût de 4,2 millions de dollars; l'expansion du quai à Sand Point (Nouveau-Brunswick) a débuté en octobre 1987 et s'est terminée en septembre 1989 au coût de 9,9 millions de dollars; et la reconstruction du quai phase III à Souris (I.-P.-É.) a débuté en avril 1989 et s'est terminée en novembre 1989 au coût de 2,5 millions de dollars.

Aviation

Sécurité des vols (1988-1989) : les initiatives suivantes ont été entreprises :

- Les travaux d'élaboration et d'amélioration des politiques et des mesures sur l'évitement des collisions en vue de réduire les risques d'abordage sont en cours. L'utilisation de transpondeurs avec codage d'altitude (mode C) deviendra obligatoire à certains aéroports canadiens dotés de services de radar d'ici le 1er août 1990. Le Système d'analyse des renseignements aéronautiques destiné à accroître l'efficacité du programme de vérification opérationnelle des transporteurs aériens est maintenant en place. Des changements sont apportés au programme en vue de tenir compte des exigences particulières de vérification applicables aux nouveaux transporteurs. Une conférence annuelle sur la sécurité aérienne au Canada a été organisée dans le but de parfaire les connaissances de l'industrie en ce qui concerne les activités de sécurité aérienne et d'accroître la participation de ses représentants.

- organisation et formation - la dotation se poursuit, en vue de centraliser la gestion des installations de contrôle de la circulation aérienne IFR. Une norme de formation applicable au cours spécialisé d'agent régional de la sécurité aérienne a été élaborée et est présentement utilisée dans la formation régionale.

- mise au point des systèmes - des études sont actuellement menées en vue d'accroître la capacité du côté piste à l'aéroport international de Vancouver et d'améliorer les procédures de réduction du bruit à l'aéroport international Pearson. Deux systèmes d'atterrissage hyperfréquences (MLS) loués et un équipement de mesure de distances (DME) appartenant à Transports Canada ont été installés à l'aéroport de Toronto Island. Une nouvelle tour de contrôle a également été mise en service à cet aéroport. Le Système de contrôle de l'espace aérien dans le Nord (NACS) a été mis en oeuvre, afin d'améliorer les services de contrôle de la circulation aérienne dans le grand Nord.

Recouvrement des coûts (1989-1990) : des stratégies et des pratiques de recouvrement des coûts ont été élaborées. Une proposition visant à recouvrer le coût différentiel des services de réglementation offerts aux exploitants canadiens à l'extérieur du Canada a maintenant été élaborée. Ces mesures découlent de l'évolution récente de la structure de l'industrie des transporteurs aériens, qui s'est traduite par un accroissement et une fluctuation de la demande de services de réglementation.

Système de navigation aérienne - grands projets de la Couronne (1989-1990): le Plan d'aménagement de l'espace aérien du Canada (CASP), qui guidera la mise au point du système canadien de la navigation aérienne jusqu'en l'an 2000 et au-delà, regroupe les éléments suivants :

- Le Projet de modernisation des radars (RAMP) se poursuit avec l'acquisition et l'installation de radars de surveillance et de systèmes d'affichage nécessaires pour assurer un contrôle efficace et efficient de la circulation aérienne dans l'espace aérien du Canada.

- le Projet d'automatisation du système canadien de la circulation aérienne (CAATS) a reçu l'approbation effective de projet et sa mise en oeuvre a débuté. Le projet vise à améliorer l'efficacité de la fonction de contrôle de la circulation aérienne, cette dernière devant aussi être en mesure d'absorber un volume de trafic aérien toujours croissant d'une manière sûre et efficiente.

- le Projet de système d'atterrissage hyperfréquences (MLS) a reçu l'approbation du Conseil du Trésor et il deviendra l'aide d'approche de précision normalisée aux aéroports canadiens. La mise en oeuvre de la phase I du projet d'achat et d'installation de 42 MLS a reçu l'approbation préliminaire de projet.

- le Projet de mise au point technique et d'intégration des systèmes (SEIP) se poursuit; il assurera l'efficacité d'intégration au sein du CASP du programme d'immobilisations global du système de navigation aérienne.

Plan de la flotte opérationnelle (1987-1988) : un plan de la flotte opérationnelle des aéronefs a été établi par suite du rapport rédigé par le Groupe de travail, dans lequel étaient déterminés le genre et le nombre d'aéronefs requis pour atteindre les objectifs essentiels reliés aux vols d'inspection et à la formation en vol. Les exigences du plan seront examinées dans le contexte du plan global d'immobilisations des services aux aéronefs.

Aéroports

Modèle de gestion des aéroports de Transports Canada (1989-1990) : Cette initiative ministérielle est pratiquement terminée. Un système de comptabilité d'entreprise a été instauré à Winnipeg. L'établissement de plans d'affaires a modifié la démarche de planification et de budgétisation du Groupe Aéroports, qui met de plus en plus l'accent sur un mode de fonctionnement commercial.

Toutefois, la signature de lettres d'intention de céder à des administrations aéroportuaires locales quatre principaux aéroports (Vancouver, Edmonton, Calgary et Mirabel - Dorval à Montréal) a modifié le plan de mise en oeuvre. Il n'est plus nécessaire maintenant ni même souhaitable de constituer un conseil d'administration chargé des questions reliées aux aéroports du gouvernement. Deuxièmement, le système de comptabilité commercial ne sera pas établi aux aéroports qui doivent être cédés, sauf à la demande de l'administration aéroportuaire locale. Enfin, le plan des ressources humaines a mis encore plus l'accent sur la gestion de cet aspect de la cession des aéroports.

Création de recettes (1989-1990) : l'amélioration des activités de gestion et d'exploitation des terrains de stationnement pour véhicules aux aéroports a débuté et devrait être achevée dans un délai de deux ans. Les recettes tirées de ces initiatives en 1988-1989 sont de 7 % supérieures à celles de 1987-1988. Le Programme de promotion de Montréal à titre de port d'entrée a été lancé. Son but est de récupérer une plus grande partie du trafic de la côte est. Un vaste programme de formation a également été mis sur pied pour fournir au personnel des aéroports une connaissance pratique de la gestion immobilière commerciale et de l'administration des contrats producteurs de recettes.

Cession des aéroports à des administrations locales (1989-1990) : les aéroports continueront d'appuyer le Groupe de travail sur la cession des aéroports dans l'évaluation et la négociation des propositions visant à assumer la responsabilité d'exploitation des aéroports.

Surface

Sécurité routière et réglementation des véhicules automobiles (1989-1990) : des normes de rendements améliorées régissant les dispositifs de retenue en cas de collisions frontales ont été publiées à titre de projet de règlement. Six essais complets d'impact ont été menés au Centre d'essais des véhicules automobiles du Ministère d'évaluer la performance des véhicules dans des collisions latérales, et pour trouver d'autres procédures d'essais. L'industrie des véhicules tout-terrain a adopté un certain nombre d'exigences de sécurité volontaires pour ces véhicules, et le Ministère travaille actuellement de concert avec l'industrie pour apporter d'autres améliorations, notamment à la stabilité et à l'éclairage des véhicules. Un plan a été annoncé en vue de lancer des initiatives pour réduire davantage les émissions de gaz provenant des moteurs d'automobile dans les années 1990 et au début de l'an 2000. Ce plan a fait l'objet de nombreuses consultations publiques à l'automne 1989, et l'analyse des coûts et avantages des diverses options est en cours.

Transport des marchandises dangereuses (1989-1990) : on a engagé des nouveaux inspecteurs, ce qui a permis d'améliorer les mesures d'application des règlements. On prépare actuellement une modification générale au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses. Le travail est à moitié terminé. La version complète devrait être diffusée à des fins de consultation au cours du dernier trimestre de 1990. L'examen et la validation des plans d'aide en cas d'intervention d'urgence se poursuit au sein de la Direction générale.

E. Efficacité du programme

Au cours de l'exercice financier 1989-1990, la Direction de l'évaluation des programmes a mené une évaluation, deux études préparatoires et un cadre d'évaluation. De plus, plusieurs projets spéciaux ont été réalisés. Sept évaluations sont en cours, ainsi que des études préparatoires à trois autres évaluations.

Les résultats des évaluations effectuées sont présentés ci-après.

Évaluation sur le déglaçage et les opérations dans l'Arctique.
L'évaluation du Programme de déglaçage et des opérations dans l'Arctique a permis de déterminer que les clients sont très satisfaits des services de déglaçage offerts. La demande de ces services est relativement stable. D'après une étude des répercussions économiques du déglaçage dans l'Est du Canada, le déglaçage contribue de façon importante à l'économie. Sans ce service on assisterait à un haut taux de chômage structurel dans les industries qui dépendent du transport par eau. Par ailleurs, les coûts reliés à l'entreposage et à l'infrastructure seraient plus élevés.

À la suite des études préparatoires réalisées plus tôt, des évaluations sont en cours sur les sujets suivants : Sécurité routière et réglementation des véhicules automobiles*, Réglementation aérienne*, Analyse et promotion de la sécurité aérienne*, Politiques et programmes de surface*, Protection du milieu marin et opérations de nettoyage* et Système de navigation maritime.

En plus, des évaluations sont en cours sur les sujets suivants : Contrôle de la circulation aérienne et Système de navigation aérienne.

Des études préparatoires portant sur trois composantes ont été entreprises : Recherche et développement, Recherche et sauvetages maritimes et Communications externes. Il convient de noter que ces études préparatoires ne mèneront peut-être pas toutes à des évaluations de programme.

---

* Études d'évaluation qui seront achevées avant la fin de l'année fiscale 1989-1990.

Section II
Analyse par activité

A. Politiques et Coordination

Objectif

Élaborer, recommander et coordonner les programmes et politiques non opérationnels et multimodals qui permettent au Ministère d'atteindre ses objectifs et en vue de fournir les données, les prévisions, les recherches et les services à la direction connexes; fournir des services de secrétariat aux Ministres et au Sous-ministre.

Description

L'Activité de Politiques et Coordination est chargée des fonctions suivantes : élaborer et coordonner la politique sur les transports, qui comprend les modes de transport maritime, aérien et de surface et les sociétés d'État; fournir des services de secrétariat; faire respecter les lois sur l'accès à l'information, sur la protection des renseignements privés et sur les droits de la personne; planifier et élaborer la politique stratégique à court et à long terme; effectuer les analyses économiques; veiller à la recherche et au développement; gérer l'aide financière pour les systèmes de transport maritime, aérien et de surface, ce qui comprend VIA Rail, les ententes de développement économique et régional (EDER), le programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve, les services de traversiers composés de Marine Atlantique, de services privés et de services provinciaux, la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve, la Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (Ponts Jacques-Cartier et Champlain).

Sommaires des ressources

Cette activité représente environ 40,7 % du total des dépenses nettes de 1990-1991 du Ministère et 1,5 % du total des années-personnes.

Tableau 2-1: Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget 1990-1991		Prévu 1989-1990		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Politiques et analyses stratégiques	6 673	43	9 810	55	(3 137)	(12)
Recherche et développement	18 286	51	18 495	53	(209)	(2)
Politiques des transports et aide financière	760 584	87	1 001 748	87	(241 164)	0
Direction et coordination	98 369	116	91 292	126	7 077	(10)
	883 912	297	1 121 345	321	(237 433)	(24)
Non budgétaire						
Prêt à la Société du port de St. John's	-		-		-	-
Prêt à la Société du port de Prince Rupert	-		17 300		(17 300)	-
	883 912	297	1 138 645	321	(254 733)	(24)

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1990-1991 sont inférieurs de 254,7 millions de dollars, soit 22,4 %, au montant prévu pour 1989-1990. Cette diminution est attribuable aux facteurs suivants :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• **Dépenses de fonctionnement** : réduction des dépenses à la suite de réductions de personnel. Réduction des dépenses relatives aux services professionnels et spéciaux.	(3,4)
• **Dépenses en capital** : augmentation des frais de bureautique.	0,1
• **Subventions et contributions** : réduction des dépenses en ce qui a trait à l'ARTC (0,1 million de dollars), aux programmes d'amélioration des routes (5,8 millions de dollars), au Code de sécurité à l'intention des transporteurs routiers (2,7 millions de dollars), à la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve (3,3 millions de dollars), à l'aide spéciale pour les tarifs de transport ferroviaire du grain (8,2 millions de dollars), à la remise en état d'embranchements dans les Prairies (5,5 millions de dollars) et au pont Victoria (0,7 million de dollars),	

	En millions de dollars
compensée par l'augmentation des dépenses relatives aux ententes de développement économique et régional (EDER) (5,3 millions de dollars), au transport maritime en Colombie-Britannique (0,9 million de dollars), à l'autoroute 13 (1,5 million de dollars), aux services de traversier et de transport côtier des marchandises (1,6 million de dollars), aux suppléments de retraite de Terre-Neuve (0,2 million de dollars) et à l'entente sur la route transcanadienne (10,0 millions de dollars).	(6,8)

Budgétaire - Sociétés d'État

- baisse des paiements à faire à la Société canadienne des ports (8,1 millions de dollars), à Marine Atlantique (128,7 millions de dollars), à VIA Rail (106,0 millions de dollars), à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (0,4 million de dollars) et aux Chemins de fer nationaux du Canada pour l'aide à la main-d'oeuvre (0,1 million de dollars), compensée par l'augmentation des paiements à faire à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain (16,0 millions de dollars) (227,3)

Non budgétaire

- diminution nette des dépenses non budgétaires du fait que le prêt consenti à la Société du port de Prince Rupert était pour 1989-1990 seulement. (17,3)

Explication des prévisions pour 1989-1990 : Les prévisions budgétaires pour 1989-1990 sont inférieurs de 13,1 millions de dollars ou de 1,1 % aux 1 151,7 millions de dollars indiqués dans le Budget principal de 1989-1990. Les principales causes de cette différence sont les suivantes :

Budgétaire - Activités du Ministère

- **Dépenses de fonctionnement** : augmentation des dépenses en ce qui a trait aux salaires et traitements et financement accru de la recherche et du développement; 5,6

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère (suite)	
• **Dépenses en capital :** la gestion de la construction d'un traversier pour les services de traversiers de l'Île-du-Prince-Édouard et de la Nouvelle-Écosse a été transférée à l'Activité Marine;	(17,4)
• **Subventions et contributions :** augmentation des dépenses au chapitre des ententes de développement économique et régional (EDER) (0,3 million de dollars) en raison des dispositions de nettoyage incluses dans les ententes, de l'ARTC (0,1 million de dollars), de la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve (1,0 million de dollars) et du pont Victoria (0,3 million de dollars), compensée par une baisse des dépenses relatives au transport maritime en Colombie-Britannique (0,2 million de dollars), aux programmes d'amélioration des routes (4,6 millions de dollars), à l'autoroute 13 (10,0 millions de dollars), au Code de sécurité à l'intention des transporteurs routiers (1,1 million de dollars), aux tarifs de fret pour les producteurs de grain (5,9 millions de dollars), à la remise en état d'embranchements dans les Prairies (0,3 million de dollars), à la location de wagons-trémies (1,0 million de dollars), aux suppléments de retraite de Terre-Neuve (0,2 million de dollars) et aux services de traversier et de transport côtier des marchandises (0,8 million de dollars).	(22,4)
Budgétaire - Sociétés d'État	
• **Ponts Jacques-Cartier et Champlain :** augmentation des dépenses en raison d'un important projet d'entretien.	3,9
• **Société canadienne des ports :** captage de poussière, chaufferie (Churchill et St. John's, Hammerson).	5,2
• **Marine Atlantique :** acquisition du N.M. *Joseph and Clara Smallwood*.	12,0

Examen des résultats financiers

Tableau 2-2: Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Politiques et analyses stratégiques	6 145	60	6 737	51	(592)	9
Recherche et developpement	19 913	59	17 335	55	2 578	4
Politiques des transports et aide financière	1 007 817	101	1 016 396	100	(8 579)	1
Direction et coordination	51 267	135	47 195	117	4 072	18
	1 085 142	355	1 087 663	323	(2 521)	32
Non-Budgétaire						
Politiques des transports et aide financière	1 000		1 000		-	-
	1 086 142	355	1 088 663	323	(2 521)	32

Explication de la différence : Les besoins financiers réels ont été de 2,5 millions de dollars ou 0,2 % inférieurs à ceux qui étaient prévus dans le Budget principal de 1988-1989. En voici les causes principales :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• **Dépenses de fonctionnement** : augmentation des coûts salariaux (1,8 million de dollars) et du financement de la recherche et du développement de base (3,8 millions de dollars), compensée par la baisse d'autres dépenses de fonctionnement (1,0 million de dollars).	4,6
• **Dépenses en capital** : augmentation des frais de bureautique (0,1 million de dollars).	0,1
• **Subventions et contributions** : diminution des dépenses au chapitre des ententes de développement économique et régional (EDER) (9,5 millions de dollars), en raison de retards de lancement, de l'autoroute 13, Mirabel/Dorval (10,0 millions de dollars), du Code de sécurité à l'intention des transporteurs routiers (1,3 million de dollars), du fret des services de traversier et de transport côtier (0,2 million de dollars),	

	En millions de dollars
du transport du fret à Terre-Neuve (9,4 millions de dollars), du programme de remise en état d'embranchements dans les Prairies (19,9 millions de dollars), de la location de wagons-trémies (1,9 million de dollars), du transport maritime en Colombie-Britannique (0,1 million de dollars), des suppléments de retraite de Terre-Neuve (0,3 million de dollars) et diminution des dépenses relatives aux péages du pont Victoria (0,7 million de dollars), compensée par l'augmentation des dépenses relatives au programme d'aide à la main-d'oeuvre (22,0 millions de dollars), au réseau de trains de banlieue de Montréal (3,7 millions de dollars), au transport des personnes handicapées (0,8 million de dollars), au programme d'amélioration des routes (1,2 million de dollars), à la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve (6,4 millions de dollars), aux tarifs de fret pour les producteurs de grain (19,4 millions de dollars) et autres dépenses (0,4 million de dollars).	0,6
• **Sociétés d'Etat**	
• **Marine Atlantique** : diminution des dépenses en raison de ressources non utilisées d'un programme d'immobilisations et augmentation des recettes de fonctionnement.	(6,7)
• **VIA Rail** : modifications des dépenses de comptes à payer à la fin de l'exercice (CAPAFE) donnant lieu à des excédents de fonds.	(4,5)
• **Autres** : augmentations mineures nettes de paiements aux Sociétés d'Etat.	3,4

Détails de l'Activité

Les besoins en ressources de cette activité sont ventilés pour correspondre aux niveaux où les résultats sont identifiés et mesurés aux fins de la répartition des ressources et de la conduite des opérations. En ce qui concerne l'Activité de Politiques et Coordination, veuillez se reporter aux sous-activités suivantes :

		Pages
A.1	Politiques et analyses stratégiques	2-7
A.2	Recherche et développement	2-9
A.3	Politiques des transports et aide financière	2-12
A.4	Direction et coordination	2-17

A.1 Politiques et analyses stratégiques

Objectifs

Recommander des choix au Ministère en ce qui concerne les politiques de transport multimodal et stratégique, et fournir des données, des prévisions, des analyses économiques et des recherches économiques aux fins d'élaboration de politiques et de programmes.

Description

Cette sous-activité comprend les bases de données, les prévisions et les études économiques reliées aux transports, ainsi que la planification ministérielle et l'élaboration d'énoncés de politique. Ces activités sont menées dans l'ensemble du Ministère afin d'assurer la compatibilité des prévisions et des bases de données, l'uniformité des divers plans et des diverses politiques visant les transports, la participation à l'établissement des priorités et des objectifs du gouvernement ainsi que la réalisation de ces derniers.

Analyses économiques : Des statistiques, des prévisions et des analyses économiques sur les transports sont établies pour l'ensemble du pays, les modes de transport, les régions et les emplacements afin de fournir aux gestionnaires les données nécessaires à la planification, à l'évaluation des politiques stratégiques et opérationnelles et à la prise de décision. La recherche économique fournit des renseignements spécialisés aux bases de données de gestion. De plus, le Ministère reçoit de nombreuses demandes de statistiques, de prévisions et d'analyses relativement à ses objectifs.

Politiques stratégiques : Sont cernées et étudiées certaines questions stratégiques à court et à long terme dans le domaine des transports afin de déterminer et de recommander les choix et les priorités qui s'offrent au Ministère pour les traiter. Une fois les recommandations approuvées, une aide est fournie relativement à la mise en oeuvre des politiques et de la législation en matière de transports. Pour mener à bien ces fonctions, il faut déterminer les tendances sociales, économiques et institutionnelles ainsi que leur incidence, élaborer des priorités propres au Ministère, évaluer les propositions de politiques au regard de ces priorités et les intégrer au processus d'élaboration des grandes initiatives en matière de transport et de la législation pertinente.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 0,8 % des ressources financières et 14,5 % des années-personnes de l'Activité de Politiques et Coordination.

Tableau 2-3: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Analyses économiques	4 998	27	4 829	36	4 302	41
Subventions et contributions	-	-	-	-	10	-
Politiques stratégiques	1 675	16	4 981	19	1 833	19
	6 673	43	9 810	55	6 145	60

Résultats financiers en 1988-1989:

Tableau 2-4 : Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Analyses économiques	4 302	41	4 776	31	(474)	10
Subventions et contributions	10	-	13	-	(3)	-
Politiques stratégiques	1 833	19	1 948	20	(115)	(1)
	6 145	60	6 737	51	(592)	9

Données sur le rendement et justification des ressources

En raison du rôle fonctionnel que remplit la composante Politiques stratégiques auprès du Ministère et du Ministre, il n'est pas jugé approprié de mesurer le rendement en fonction des ressources utilisées.

Les ressources d'analyses économiques sont chargées de fournir au Ministère des données de gestion actuelles, précises et exhaustives nécessaires à l'élaboration de politiques efficaces, à la planification et au contrôle du rendement. De plus, on s'efforce de stimuler autant que possible la recherche économique ayant trait aux transports au moyen des ressources disponibles afin d'améliorer l'efficacité des programmes du Ministère.

A.2 Recherche et développement

Objectif

Planifier et exécuter les activités de recherche et de développement pour aider à mettre en oeuvre les politiques et programmes fédéraux visant les transports afin d'atteindre les buts précis du Ministère en ce qui concerne l'amélioration des services offerts aux handicapés et l'économie d'énergie, et afin d'appliquer des innovations au secteur des transports pour contribuer à la réalisation des objectifs du Ministère.

Description

Dans le secteur des transports, le principal domaine de recherche est, à l'heure actuelle, l'application à long terme de découvertes technologiques aux priorités du Ministère, notamment la sécurité. Des fonds sont affectés aux travaux de recherche de l'industrie et des institutions d'enseignement supérieur en vue de la découverte d'idées originales et de l'adaptation d'innovations étrangères au marché des transports canadien.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 2,1 % des ressources financières et 17,2 % des années-personnes de l'Activité de Politiques et Coordination.

Tableau 2-5: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Recherche et développement	17 055	51	16 782	53	17 418	59
Subventions et contributions	1 231		1 713	-	2 495	-
	18 286	51	18 495	53	19 913	59

Résultats financiers en 1988-1989: Les dépenses réelles ont été plus élevées que celles inscrites au Budget principal en raison de l'augmentation du financement de la recherche et du développement.

Tableau 2-6: Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget principal*		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Recherche et développement	17 418	59	15 085	55	2 333	4
Subventions et contributions	2 495		2 250		245	
	19 913	59	17 335	55	2 578	4

Données sur le rendement et justification des ressources

Dans le domaine de la recherche et du développement, le Ministère s'efforce de stimuler le plus de recherches possibles, au moyen des ressources limitées dont il dispose, et d'en optimiser les avantages en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité, de l'économie et de l'efficacité des transports. Les ressources sont réparties entre les divers éléments du programme d'après les affectations contrôlées destinées à la recherche fondamentale, à la recherche dans le secteur de l'énergie et à celle ayant trait aux EDER.

Les activités de recherche et de développement sont classées par ordre de priorité et financées dans les buts suivants: permettre la découverte d'innovations techniques opportunes qui viennent appuyer la réalisation des objectifs du Ministère en matière de politique, d'opérations, de réglementation et d'acquisition; contribuer aux objectifs connexes du gouvernement fédéral dans d'autres domaines, notamment l'économie d'énergie, l'accès pour les personnes handicapées et les personnes âgées, et le développement industriel et régional; encourager et faciliter la découverte d'innovations techniques pertinentes dans la collectivité des transports au Canada; encourager la coopération avec les autres ministères du gouvernement, les autres paliers de gouvernement, l'industrie, les universités, les pays étrangers et les organismes internationaux. Le nombre d'années-personnes nécessaires est fonction du financement total disponible, du nombre et de la complexité des projets, de leur degré de nouveauté et des activités de contrôle et de diffusion qu'ils entraînent.

Voici les principaux résultats du programme: recherche fondamentale (de développement), économie d'énergie, recherche ayant trait aux EDER et technologie appliquée. La fonction de recherche fondamentale comprend les travaux de recherche préliminaires qui portent principalement sur les

techniques d'avant-garde et les applications à long terme aux objectifs du Ministère, et aux travaux visant un secteur d'activité particulier à l'appui des objectifs de politique. Les fonctions visées par les ressources affectées au secteur de l'énergie comprennent: l'économie, les combustibles de remplacement et le transport des carburants et d'autres formes d'énergie. Le principal projet compris dans l'entente auxiliaire de l'ÉDER avec le Québec porte sur le financement de projets de transport au niveau provincial par l'entremise de marchés confiés au secteur privé. Le Ministère sert également de catalyseur de la recherche par sa contribution à l'élément canadien du U.S. Strategic Highway Research Program (C-SHRP), aux instituts de recherche établis dans les universités et aux conseils dispensateurs de subventions à la recherche universitaire.

A.3 Politiques des transports et aide financière

Objectif

Fournir des conseils sur les politiques à suivre et, le cas échéant, une aide financière pour atteindre les objectifs du Ministère dans les modes de transport aérien, maritime et de surface.

Description

Cette sous-activité facilite le transport efficace et économique des marchandises et des passagers voyageant par chemin de fer, le camionnage, le cabotage et la navigation intérieure, les services de traversiers, les transports aériens intérieurs, transfrontaliers et internationaux et la représentation du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) par les moyens suivants.

Politiques et programmes de l'air: Élaboration d'une politique et prestation de conseils au Ministère et au Ministre sur les questions de transport aérien intérieur et international, y compris les effets de la réforme de la réglementation économique sur le transport aérien, les subventions versées aux services aériens, les pétitions de décisions réglementaires, la négociation d'ententes bilatérales internationales relatives aux services aériens et la représentation du Canada auprès de l'OACI; application des notes échangées en 1984 avec les États-Unis d'Amérique sur les services régionaux, locaux et de navette.

Politiques et programmes maritimes: Prestation de conseils au Ministère et au Ministre sur les politiques et les systèmes relatifs au transport maritime national et international afin d'atteindre les objectifs du Ministère pour ce qui est du transport maritime rapide, rentable et efficace des personnes et des marchandises. Une aide financière est accordée aux services côtiers et aux services de traversiers de la Colombie-Britannique, aux services de traversiers privés de la région de l'Atlantique et à la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve.

Marine Atlantique reçoit des subventions pour maintenir des services garantis aux provinces canadiennes de l'Atlantique lors de la confédération et par des ententes postérieures. D'autres contributions à l'acquisition d'immobilisations sont faites pour la construction de traversiers, les installations de quai et de soutien et de grands travaux de réparation et de remise en état de navires.

La société "La compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve" a reçu une aide financière qui s'étalera sur quatre ans afin d'assurer sa survivance à la suite d'une diminution des travaux d'entretien des bateaux de pêche au large, de la perte d'un marché d'entretien des chalutiers russes et d'une réduction de la flotte de Marine Atlantique.

Politiques et programmes de surface: Prestation de conseils au Ministère et au Ministre sur les questions de transport ferroviaire et routier, notamment les questions ayant trait aux projets de réfection de routes compris dans les Ententes de développement économique régional (EDER), la remise en état d'embranchements, les programmes d'amélioration des routes, la remise en état et la location de wagons-trémies, la conteneurisation des marchandises transportées par rail à Terre-Neuve, les indemnités de retraite et l'aide aux employés et les paiements statutaires remplaçant les péages du pont Victoria.

Une aide financière est également accordée à: Via Rail Canada, pour l'exploitation des services voyageurs, l'acquisition de matériel neuf, les améliorations à l'infrastructure et aux installations d'entretien, et pour l'aide aux employés touchés par les mesures de restriction du gouvernement dans le but d'améliorer l'efficacité et la rentabilité, d'éliminer le double emploi et de limiter les pertes; et les Chemins de fer nationaux du Canada pour l'aide aux employés.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 86,0 % des ressources financières et 29,3 % des années-personnes de l'Activité de Politiques et Coordination.

Tableau 2-7: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Politiques et programmes de l'air	1 519	15	1 328	18	1 525	18
Politiques et programmes maritimes	3 242	30	3 754	29	3 712	37
Marine Atlantique	136 800	-	265 467	-	126 481	-
Subvention et contributions	30 488	-	31 337	-	36 218	-
Politiques et programmes de surface	4 578	42	4 439	40	4 121	46
VIA Rail	435 000	-	541 000	-	607 438	-
Chemins de fer nationaux	37	-	156	-	113	-
Subventions et contributions*	148 920	-	154 267	-	228 209	-
	760 584	87	1 001 748	87	1 007 817	101
Non-Budgétaire						
Société du port de St. John's	-	-	-	-	1 000	-
Société du port de Prince Rupert	-	-	17 300	-	-	-
	760 584	87	1 019 048	87	1 008 817	101

* Y compris les paiements législatifs liés au pont Victoria 2 600 000 $ pour 1990-1991, 3 300 000 $ pour 1989-1990 et 2 233 401 $ pour 1988-1989.

Résultat financiers de 1988-1989 : Les dépenses réelles ont été inférieures à celles inscrites au Budget principal, surtout en raison des paiements inférieurs faits à Marine Atlantique et à VIA Rail.

Tableau 2-8: Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Politiques et programmes de l'air	1 525	18	1 577	19	(52)	(1)
Politiques et programmes maritimes	3 712	37	3 60	34	105	3
Marine Atlantique	126 481	-	133 185	-	(6 704)	-
Subventions et contributions	36 218	-	30 887	-	5 331	-
Politiques et programmes de surface	4 121	46	4 863	47	(742)	(1)
VIA Rail	607 438	-	611 925	-	(4 487)	-
Chemins de fer nationaux du Canada	113	-	116	-	(3)	-
Subventions et contributions*	228 209	-	230 236	-	(2 027)	-
	1 007 817	101	1 016 396	100	(8 579)	1
Non-Budgétaire						
Société du port de St. John's	1 000	-	1 000	-	0	-
	1 008 817	101	1 017 396	100	(8 579)	1

* Y compris les paiements statutaires reliés au pont Victoria 2 233 401 $.

Information sur le rendement et justification des ressources

En 1990-1991, les ressources de la sous-activité politiques des transports et aide financière seront réparties de la façon suivante : 75,2 % pour les sociétés de la Couronne, 23,6 % pour les subventions et contributions à l'appui des objectifs de transport et 1,2 % pour les frais administratifs, le contrôle et la coordination.

Politiques et programmes de l'air: Le rendement se mesure en termes de diversité et d'importance des services offerts, tant nationaux qu'internationaux, tout comme la situation financière des transporteurs canadiens. Dans le secteur international, 45 accords bilatéraux de transport aérien ont été mis en oeuvre. Dans le cadre de l'échange de

notes sur les services régionaux, locaux et de navette, environ 90 demandes ont été étudiées et 67 nouveaux services de transport aérien à court trajet ont été approuvés entre le Canada et les États-Unis. On prévoit de 12 à 15 séries de négociations bilatérales pour des accords de service de transport aérien nouveaux ou révisés. Dans le secteur national, des politiques sont élaborées pour correspondre au nouveau contexte de réglementation économique découlant de l'initiative "Aller sans entraves" et de programmes de réduction du déficit.

Politiques et programmes maritimes: Administrer un programme de subventions et contributions pour les exploitants privés de traversiers et pour les services de traversier de la C.-B. et aussi administrer et coordonner les subventions aux sociétés suivantes:

Marine Atlantique Inc. : Assurer des services de traversiers et de cabotage pour le transport de marchandises, de véhicules et de passagers dans les provinces atlantiques. On prévoit que la société transportera 2,6 millions de passagers, 2,58 millions d'équivalents autos (EA) pour une subvention de 46,10 $ par EA en 1989. Une réduction de la subvention par EA est attribuable au projet de rationalisation de la flotte par l'entrée en service du navire N.M.*Joseph and Clara Smallwood* à la fin de 1989. Le rendement général de la société se mesure d'après le recouvrement des coûts et l'aptitude de la direction à fournir le rendement prévu au coût prévu avec des niveaux suffisants de safisfaction de la clientèle.

Politiques et programmes de Surface : cet élément administre des subventions et gère les programmes de subventions et contributions ci-après.

VIA Rail Canada Inc. : Dans son budget du printemps 1989, le gouvernement a établi de nouveaux niveaux de financement pour la société, ce qui réduit considérablement l'aide financière sur laquelle elle pourra compter à l'avenir. D'importantes restrictions budgétaires ont été annoncées en ce qui a trait aux services de trains de voyageurs. Pour respecter la nouvelle politique du gouvernement, la société élabore un plan d'entreprise qui renferme des stratégies et des objectifs révisés.

Subventions et contributions : elles sont administrées par l'élément Politiques et programmes de Surface et groupées de la façon suivante :

- **Transport du grain** : des contributions sont versées pour la location de wagons-trémies (16,6 millions de dollars);

- **Transport routier** : une aide financière est accordée dans le contexte des ententes auxiliaires des EDER et d'autres accords bilatéraux (cette aide est censée atteindre 116,5 millions de dollars en 1990-1991), et du programme routier de Yellowhead (9,6 millions de dollars) afin d'améliorer les raccordements interprovinciaux et d'aider au développement économique dans des régions qui ont cessé d'atteindre les normes nationales, ou pour servir de liens entre les communautés isolées.

- **Autres subventions et contributions** : elles comprennent des postes tels les contributions à l'appui du Code national de sécurité à l'intention des transporteurs routiers (3,7 millions de dollars).

A.4 Direction et coordination

Objectif

Assurer l'orientation et la gestion globale de l'Activité de Politiques et Coordination, représenter le Ministre et le Sous-ministre dans les Régions; fournir des services d'évaluation financière, de gestion des ressources et des services administratifs; et des services de coordination du Secrétariat du Ministère, de la politique sur les sociétés de la Couronne, des relations intergouvernementales et du transport des handicapés.

Description

Cette sous-activité fournit des directives aux autres sous-activités de politiques et Coordination, au Ministre et au Sous-ministre, et coordonne la consultation régionale auprès des personnes qu'intéressent les activités du Ministère, les réponses au courrier et aux demandes faites en vertu de la Loi sur l'accès à l'information; en outre, elle effectue des évaluations de politiques et des évaluations financières, coordonne l'ensemble des responsabilités des actionnaires de certaines sociétés d'État, contrôle la conformité des paiements de contribution avec les procédures ou règlements spéciaux qui s'y appliquent, et assure les services d'achat et de liaison avec le personnel, etc.

La Direction : comprend le bureau du Sous-ministre adjoint et du Sous-ministre adjoint associé, les directeurs régionaux et les Services exécutifs qui donnent des directives générales à l'activité Politiques et Coordination pour ce qui est de l'élaboration des politiques, de l'exercice d'un contrôle financier et de la prestation de services délégués au nom des directeurs modaux, de l'Analyse économique, de la Coordination, du Personnel, des Finances et de l'Administration.

L'aide aux pensions des anciens employés des Chemins de fer de Terre-Neuve de l'Intercolonial et de ceux de l'I.-P.-E. (4,0 millions de dollars), les versements légaux pour le pont Victoria (2,6 millions de dollars), et l'appui aux projets de recherche, aux associations pour l'éducation et l'industrie, relèvent de cette fonction. Le niveau de financement pour de tels postes varie annuellement.

Le groupe de la Coordination : fait office de secrétariat du Ministère, donne des conseils au Ministre sur ses obligations d'actionnaire à l'égard des sociétés de la Couronne qui ne sont pas largement tributaires d'affectations de crédits, coordonne les relations industrielles et intergouvernementales et gère les programmes d'aide au transport des handicapés.

La Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent reçoivent des sommes pour des projets d'immobilisations jugés nécessaires pour des raisons de santé et de

sécurité ou pour le maintien de services essentiels. À l'occasion, des prêts prélevés sur le Fonds du revenu consolidé sont consentis aux sociétés des ports locaux au titre de projets de commercialisation rentables.

La société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain - filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent - reçoit des subventions qui s'ajouteront aux recettes provenant des péages car elles ne suffiront pas à couvrir les coûts d'entretien élevés qui devront être subis au cours des prochaines années.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 11,1 % des ressources financières et 39,0 % des années personnes de l'Activité de Politiques et Coordination.

Tableau 2-9: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Direction	6 718	54	7 395	70	5 824	75
Subventions et contributions	4 185	-	4 355	-	3 947	-
Coordination	5 586	62	5 227	56	3 746	60
Société canadienne des ports	23 350	-	32 207	-	2 775	-
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	27 300	-	26 900	-	25 400	-
Les ponts Jacques-Cartier et Champlain	30 630	-	14 643	-	8 783	-
Subventions et contributions	600	-	565	-	792	-
	98 369	116	91 292	126	51 267	135

Résultats financiers en 1988-1989: Les dépenses réelles sont plus élevées que celles du Budget principal surtout en raison de l'augmentation des paiements faits à la Société canadienne des ports pour le captage de la poussière et d'augmentations des dépenses de fonctionnement.

Tableau 2-10: Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Direction	5 824	75	2 586	51	3 238	24
Subventions et contributions	3 947	-	4 185	-	(238)	-
Coordination	3 746	60	6 274	66	(2 528)	(6)
Société canadienne des ports	2 775	-	457	-	2 318	-
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	25 400	-	25 400	-	-	-
Les ponts Jacques-Cartier et Champlain	8 783	-	7 693	-	1 090	-
Subventions et contributions	792	-	600	-	192	-
	51 267	135	47 195	117	4 072	18

Données sur le rendement et justification des ressources

Des ressources sont allouées à la composante Direction principalement pour les années-personnes et les traitements du personnel chargé de planifier, de gérer et de contrôler l'Activité globale et de faire office de point central régional.

À ce titre, le Sous-ministre adjoint et les Services exécutifs remplissent les fonctions suivantes : donner des directives et prendre des décisions de gestion en ce qui concerne les buts, les objectifs, tant généraux que de rendement; les Directeurs régionaux assurent la coordination et la consultation auprès des personnes qu'intéressent les activités du Ministère, veillent à l'exécution de programmes particuliers, établissent des statistiques, font des prévisions et des études économiques par l'intermédiaire de sept bureaux régionaux; les Services exécutifs assurent des services de revue et de traitement de documents ayant des répercussions financières, rédigés par le Ministère, le Ministre et le Conseil du Trésor ainsi que les décrets du conseil, évaluent, des points de vue économique et financier, les propositions de programmes et les documents de planification pour les sociétés de la Couronne qui ne sont pas normalement tributaires de crédits et finalement, assurent des services de gestion des ressources, du personnel et du matériel ainsi que des services financiers et administratifs.

Des ressources sont allouées à la composante Coordination pour les traitements, les études, la publicité et les publications ainsi que pour le programme des personnes handicapées. La Coordination remplit les fonctions suivantes : gérer le cycle de planification des sociétés de la Couronne, assurer la coordination des documents du Cabinet et des initiatives politiques, mettre en oeuvre les politiques gouvernementales et exercer les privilèges et les responsabilités du Ministre en tant qu'actionnaire des sociétés de la Couronne du secteur des transports qui ne sont pas normalement tributaires de crédits, proposer, appliquer, administrer et mettre en vigueur les règlements régissant l'accessibilité, aider les transporteurs au moyen de certains programmes d'aide et promouvoir l'éducation et la sensibilisation du public en ce qui concerne les besoins des personnes handicapées en matière de transport; contrôler, analyser et donner suite à toute la correspondance ministérielle, aux notes documentaires, aux demandes présentées en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, aux exigences en matière de documentation légale et politique, et coordonner les rapports qu'entretient le Ministère avec d'autres paliers de gouvernement et le secteur privé par l'intermédiaire de programmes délégués ou interministériels tels que les EDER, en servant d'intermédiaire et en prévoyant la participation nécessaire des différents groupes, la compilation des données et la présentation de rapports, les liaisons avec les bureaux régionaux de Politiques et Coordination et en organisant des conférences, des forums et d'autres procédés semblables de consultation.

Le groupe de la Coordination : administre et coordonne les subventions versées aux sociétés suivantes :

Société canadienne des ports : cette société reçoit des subventions à l'égard de projets qui ne sont pas rentables mais jugés nécessaires pour maintenir les services, améliorer les installations, ou encore pour des raisons de santé et de sécurité. Les ports autonomes sur le plan financier empruntent à l'occasion au gouvernement ou en obtiennent des garanties d'emprunts pour des projets d'immobilisations qui présentent de bonnes perspectives de profit et un engagement sûr de la part des utilisateurs. En effet, le coût de tels projets dépasse les moyens financiers du port qui doit alors emprunter. En 1989-1990, la Société du port de Prince Rupert a reçu un prêt de 17,3 millions de dollars pour entreprendre des travaux de développement du terminal Fairview. Un Fonds de prêts interportuaires, qui permettra de financer les immobilisations, a été créé à l'aide des dividendes de 1987 et de 1988. Les intérêts tirés de ces prêts seront réinvestis dans le Fonds jusqu'à ce qu'il atteigne un niveau acceptable.

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent : cette société recevra 27,3 millions de dollars pour la cinquième année d'un programme qui en compte sept et dont le coût total s'élèvera à 175 millions de dollars et ce, pour appuyer des travaux d'immobilisations et d'entretien visant à remettre en état les parois de chenaux, d'écluses et d'ouvrages de soutènement du canal Welland.

La société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain : cette filiale appartenant à l'Administration de la voie du Saint-Laurent administre les ponts Jacques-Cartier et Champlain à Montréal, qui enjambent la voie maritime du Saint-Laurent, et une partie de l'autoroute Bonaventure qui mène au pont Champlain. Un recouvrement des coûts partiel est possible grâce aux péages perçus sur le pont Champlain et à la location de propriétés; quant aux autres coûts, ils font l'objet d'une contribution gouvernementale. Les péages n'ont pas augmenté depuis 1962 et suffisent de moins en moins puisque la société doit faire face à des coûts d'entretien de plus en plus élevés en raison de l'âge des structures. Parmi les grands travaux qui devront être exécutés au cours des prochaines années, il faudra remplacer le tablier des ponts et la société aura besoin en 1990-1991 d'une aide financière d'environ 30,6 millions de dollars.

B. Marine/Garde côtière canadienne

Objectif

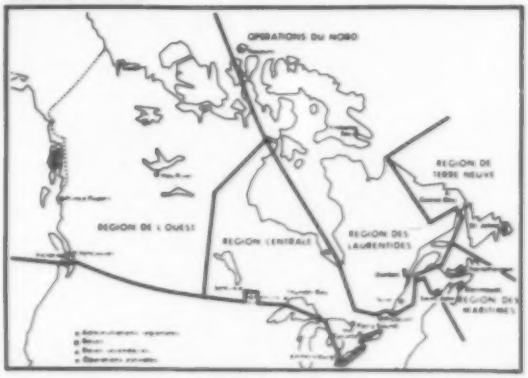
Veiller à la prestation de politiques et de programmes opérationnels visant les usagers du transport maritime afin de contribuer à des activités maritimes sûres, efficaces et économiques ainsi qu'à la protection de la qualité du milieu marin dans les eaux relevant du gouvernement du Canada et, le cas échéant, élaborer, faire fonctionner et entretenir des éléments précis du système de transport maritime.

Description

Les activités de transport maritime englobent la prestation de services de navigation maritimes dont les aides à la navigation de courte et de longue portée, les voies navigables, les services de la gestion de trafic maritimes, les services de communication radio et les messages de sécurité; la prestation d'aides dans les eaux recouvertes de glace; la surveillance et le contrôle des conditions de glaces pouvant être dangereuses; la fourniture d'installations et de services à d'autres ministères et organismes; la coordination du réapprovisionnement des localités du Nord; l'aide à la recheche et au développement des transports dans l'Arctique; des services directs à la suite de l'engagement du gouvernement fédéral envers la recherche et le sauvetage maritimes appuyés par le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime; la promotion de la sécurité de la navigation de plaisance; l'élaboration, la promulgation et l'application de politiques, de règlements et de normes ayant trait au transport maritime; la planification d'urgence et le nettoyage de la pollution; l'aménagement, l'administration et l'entretien des havres et ports publics.

La Garde côtière canadienne assure ses services par l'entremise d'une organisation décentralisée regroupant cinq administrations régionales et les Opérations du Nord. Les régions, en retour, exploitent 11 bases principales et cinq bases secondaires. Le tableau 2-11 présente les limites régionales ainsi que l'emplacement de toutes les bases et bases secondaires.

Tableau 2-11: Bases et bases secondaires de la Garde côtière canadienne



D'autres activités sont également visées; elles sont menées par l'intermédiaire de sociétés d'État et d'autres organismes, et comprennent notamment les services de pilotage en eaux canadiennes, l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des ports de neuf commissions de port et l'exploitation du *N.M. Arctic* par la compagnie de navigation Canarctic Limitée.

Sommaires des ressources

L'Activité Marine/Garde côtière canadienne compte pour environ 33,3 % des dépenses totales nettes du Ministère pour 1990-1991 et 29,6 % du total des années-personnes.

Tableau 2-12: Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Systèmes de navigation maritime	343 766	3 151	339 082	3 185	4 684	(34)
Déglaçage et opérations dans l'Arctique	134 544	1 048	143 985	1 055	(9 441)	(7)
Réglementation maritime	35 385	476	36 811	476	(1 426)	-
Recherche et sauvetage maritimes	86 627	960	98 289	953	(11 662)	7
Havres et ports publics	88 455	90	65 331	90	23 124	-
Direction et administration	27 534	141	11 309	141	16 225	-
La compagnie de navigation Canarctic Limitée	5 459	-	7 531	-	(2 072)	-
Services de pilotage	575	-	1 260	-	(685)	-
	722 345	5 866	703 598	5 900	18 747	(34)

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1990-1991 sont supérieurs de 18,7 millions de dollars, soit 2,7 %, aux prévisions de dépenses de 1989-1990. Cette augmentation est attribuable aux facteurs suivants :

	En millions de dollars
Budgétaire - Fonctions du Ministère	
Dépenses de fonctionnement :	
• modification des traitements, salaires et régimes d'avantages des employés en raison de l'augmentation des prix, de la réduction obligatoire du nombre d'années-personnes et d'autres frais additionnels liés au personnel	11,2
• modification d'autres dépenses de fonctionnement en raison de l'augmentation du coût des changements d'équipage pour le NGCC *John Cabot*, de la mise en oeuvre du plan d'action des Grands Lacs, et de la diminution des besoins en ressources pour 1989-1990	(5,6)
• modification des recettes nettes en vertu d'un crédit	(0,4)
Dépenses en capital :	
• modification de la combinaison des projets et des mouvements de la trésorerie	16,7
Subventions et contributions :	
• réduction des besoins	(0,4)
Budgétaire - Sociétés d'État et autres organismes	
• réduction des besoins de la compagnie de navigation Canarctic Limitée	(2,1)
• accroissement de l'autonomie financière des administrations de pilotage	(0,7)

Explication des prévisions de 1989-1990: Les prévisions de 1989-1990 sont supérieures de 102,2 millions de dollars, soit 17%, au Budget principal de 601,4 millions de dollars. Cette différence est attribuable aux points principaux suivants:

	En millions de dollars
Budgétaire - Fonctions du Ministère	
Dépenses de fonctionnement:	
• déficit dans les provisions des salaires et des paiements rétroactifs, compensé partiellement par les économies réalisées dans les heures supplémentaires, la réduction du nombre d'années-personnes et l'augmentation des besoins touchant d'autres frais de personnel (besoins non financés relatifs aux jours de relâche)	7,2
• modification d'autres dépenses de fonctionnement en raison de l'augmentation des coûts de radoub des navires, de l'accroissement des déplacements, des économies de carburant, de la réduction des coûts d'exploitation des hélicoptères, des besoins supplémentaires, liés à d'autres opérations, découlant de l'augmentation du coût des provisions, des fournitures, des batteries, des contrats d'entretien, etc. et des économies réalisées dans les travaux de réparation des quais	(1,0)
• réduction des recettes nettes en vertu d'un crédit	5,4
Dépenses en capital :	
• redistribution des ressources financières qu'on ne prévoit pas utiliser et qui ont été affectées temporairement à l'activité Marine dans le budget de 1989-1990	87,5
Subventions et contributions	
• économies liées au programme d'amélioration des routes, compensées en partie par l'augmentation de la contribution versée au Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime et des paiements versés à l'Alberta pour les services maritimes de l'Athabaska	(0,9)

Budgétaire - Sociétés d'État et autres organismes

- augmentation des besoins financiers de la compagnie de navigation Canarctic Limitée 2,7
- déficit de l'Administration de pilotage des Laurentides 1,3

Examen des résultats financiers

Tableau 2-13: Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Systèmes de navigation maritime	322 579	3 303	318 575	3 434	4 004	(131)
Déglaçage et opérations dans l'Arctique	115 068	1 122	129 732	1 101	(14 664)	21
Réglementation maritime	35 250	460	32 439	474	2 811	(14)
Recherche et sauvetage maritimes	73 350	926	74 561	964	(1 211)	(38)
Havres et ports publics	72 714	87	75 048	87	(2 334)	-
Direction et Administration	11 447	138	8 923	109	2 524	29
La compagnie de navigation Canarctic Limitée	5 964	-	4 751	-	1 213	-
Services de pilotage	2 079	-	-	-	2 079	-
	638 451	6 036	644 029	6 169	(5 578)	(133)

Explication de la différence: Les besoins financiers réels ont été inférieurs d'environ 5,6 millions de dollars, soit 1%, au Budget principal, ce qui est attribuable à ce qui suit :

	En millions de dollars
Budgétaire - Fonctions du Ministère	
Dépenses de fonctionnement:	
• réduction des besoins de ressources pour les salaires découlant de la non-utilisation obligatoire et du gel de la dotation des	

	En millions de dollars
ressources, compensée en partie par les besoins accrus de ressources pour les salaires découlant de l'insuffisance des moyennes de salaires et des coûts non financés relatifs aux jours de relâche	(4,3)
• modification d'autres dépenses de fonctionnement découlant des économies dans les coûts de radoub des navires, de la réduction des coûts d'exploitation des hélicoptères attribuable aux besoins réduits du MPO, des économies de carburant en raison d'un hiver doux, des coûts accrus pour le dragage et la protection des rives, des emplois d'étudiants (programmes coopératifs et été), de l'augmentation du prix des biens et services, de l'augmentation de la surveillance des glaces, et du déversement de pétrole du Nestucca	(10,5)
• réduction des coûts liés au ravitaillement de l'Arctique découlant de la combinaison des cargaisons	(2,9)
• réduction des recettes nettes en vertu d'un crédit	3,6
Dépenses en capital :	
• modification de la combinaison des projets et des mouvements de la trésorerie	5,9
Subventions et contributions :	
• réduction des besoins découlant du report de la contribution destinée au pont Laviolette, compensée en partie par la contribution versée au gouvernement américain pour l'enlèvement d'une épave (barge nº 45) et la contribution versée à la Saskatchewan pour les services maritimes de l'Athabaska	(0,7)
Budgétaire - Sociétés d'État et autres organismes	
• réduction du nombre de voyages prévus par la compagnie de navigation Canarctic Limitée	1,2
• autonomie financière non réalisée par deux administrations de pilotage	2,1

Ressources en capital de l'Activité

Le tableau 2-14 donne un aperçu des besoins et des dépenses en capital pour l'Activité, ventilés selon les éléments pertinents du plan d'investissement du Ministère. Pour plus de renseignements sur les programmes d'investissement de l'Activité, voir les analyses des sous-activités qui commencent à la page 2-30 et la discussion générale du programme d'immobilisations qui commence à la page 3-6 de la Section III.

Tableau 2-14 : Programme d'immobilisations selon les éléments du plan d'investissement

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1990-1991**	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Plan d'investissements de la flotte	**75 318**	89 064	63 885
Plan de gestion des biens de Havres et Ports	**53 944**	32 814	39 072
Autre plan d'investissements de la Garde côtière	**90 584**	81 253	73 709
	219 846	203 131	176 666

Détails de l'Activité

Les ressources nécessaires pour l'Activité ont été ventilées de façon à correspondre au niveau où les résultats sont déterminés et mesurés pour l'attribution de ressources et la gestion des opérations. Pour Marine/Garde côtière canadienne, voir les sous-activités suivantes :

		Page
B.1	Systèmes de navigation maritime	2-30
B.2	Déglaçage et opérations dans l'Arctique	2-37
B.3	Réglementation maritime	2-42
B.4	Recherche et sauvetage maritimes	2-45
B.5	Havres et ports publics	2-50
B.6	Direction et administration	2-53
B.7	La compagnie de navigation Canarctic Limitée	2-55
B.8	Services de pilotage	2-57

B.1 Systèmes de navigation maritime

Objectif

Assurer l'établissement, l'exploitation et l'entretien d'un système national de navigation maritime pour contribuer à la sécurité, à l'efficacité et à l'économie du trafic maritime dans les eaux canadiennes et dans des eaux internationales désignées.

Description

La réalisation de cet objectif s'effectue par l'entremise d'aides à la navigation à courte distance (bouées et aides à terre, notamment des phares et des racons) qui aident les navigateurs à déterminer leur position par rapport à la terre et aux dangers cachés et d'aides à la navigation à longue distance (le Loran C et les radiophares) qui permettent la navigation à longue distance et la détermination de la position. Le développement, l'entretien et la protection des voies navigables consistent en l'établissement et l'entretien de voies navigables améliorées selon des paramètres établis au moyen de la construction d'ouvrages directeurs, c.à-d. la prévention de l'envasement, le sondage et le balayage du chenal, le dragage, la protection des rives, l'entretien et l'exploitation du canal de Canso, l'approbation d'ouvrages et l'enlèvement et l'aliénation d'épaves pour assurer le passage sans obstruction des navires et le droit du public à la navigation, et la garde des épaves en l'absence des propriétaires. Les services du trafic maritime contribuent à la sécurité et à la rapidité du trafic maritime dans les eaux canadiennes désignées, au moyen de la gestion du trafic, de la prestation de conseils et d'instructions aux navigateurs aux termes du Règlement sur les zones de services de trafic maritime, et de la vérification des navires qui entrent dans les eaux canadiennes afin de déceler des défectuosités et des déficiences, vérification qui s'effectue par l'intermédiaire du Système de trafic de l'Est du Canada (ECAREG), du Système de trafic volontaire de l'Arctique canadien (NORDREG) et du Système de trafic de l'Ouest du Canada (WESTREG). Les stations radio de la Garde côtière (SRGC), par l'intermédiaire d'un réseau de stations radio dotées de personnel ou télécommandées, offrent un service de communication en cas de détresse et un service de communications de sécurité pour les navires canadiens et étrangers. Ce service peut capter les messages de navigateurs en détresse et diffuser des bulletins météorologiques, des renseignements visant à assurer la sécurité des navigateurs et des renseignements sur l'état des glaces. Les SRGC assurent aussi un service de correspondance publique et un service de communications au commandement et au contrôle de la Flotte de la Garde côtière canadienne. Enfin, cette sous-activité assure la prestation de renseignements sur la sécurité maritime au moyen de diverses publications.

Sommaires des ressources

La sous-activité Systèmes de navigation maritime compte pour environ 48 % des dépenses totales de l'activité Marine/Garde côtière canadienne pour 1990-1991 et 54 % du total des années-personnes.

Tableau 2-15: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aides à la navigation à courte distance	142 507	1 961	145 790	1 995	128 409	2 079
Aides à la navigation à longue distance	7 347	79	7 231	79	7 078	80
Développement, entretien et protection des voies navigables	37 705	165	36 940	165	30 837	187
Services du trafic maritime	25 820	405	25 159	405	24 273	400
Communications de sécurité et correspondance publique	39 637	541	38 651	541	36 296	557
Dépenses de fonctionnement*	253 016	3 151	253 771	3 185	226 893	3 303
Dépenses en capital	92 156	-	86 283	-	96 386	-
Dépenses totales	345 172	3 151	340 054	3 185	323 279	3 303
Recettes à valoir sur le crédit	(1 406)	-	(972)	-	(700)	-
Besoins nets en ressources	343 766	3 151	339 082	3 185	322 579	3 303

* Comprend des subventions et contributions de 90 000 $ en 1990-1991; 705 000 $ en 1989-1990 et 1 403 000 $ en 1988-1989. Pour plus de détails, voir page 3-41.

La diminution des dépenses de fonctionnement découle de l'augmentation des coûts relatifs aux traitements, salaires et régimes d'avantages des employés (9,6 millions de dollars), d'autres frais de personnel liés à l'effectif pour les jours de relâche (0,3 million de dollars), de la mise en oeuvre du Plan d'action des Grands Lacs (0,2 million de dollars) et se trouve compensée par la réduction obligatoire du nombre d'années-personnes (6,7 millions de dollars), de la diminution des besoins de carburant, de radoub des navires et de dragage en 1989-1990 (3,6 millions de dollars) et la réduction des subventions et des contributions (0,6 million de dollars).

Résultats financiers de 1988-1989 : La réduction du nombre d'années-personnes utilisées est attribuable à l'automatisation des phares (PAP), au désarmement du NGCC *Beauport* et aux retards des activités de dotation, ce qui a permis d'économiser 6,2 millions de dollars en salaires, traitements et indemnités. La chute du prix du carburant et du volume consommé a entraîné des économies de 2,7 millions de dollars. La réduction des coûts de radoub (2,4 millions de dollars) est attribuable aux coûts inférieurs aux prévisions et au report de radoubs prévus. La baisse de la demande du MPO relativement aux services d'hélicoptères a entraîné une diminution des coûts (0,4 million de dollars) ainsi qu'une diminution des recettes nettes en vertu d'un

crédit (0,7 million de dollars). L'augmentation des besoins de dragage (voir tableau 2-20, page 2-35) a entraîné des dépenses supplémentaires de 3,6 millions de dollars. Comme la contribution destinée à la protection des piliers du pont Laviolette (2 millions de dollars) a été reportée, une partie des fonds ont pu être réaffectés à la contribution de 0,8 million de dollars versée au gouvernement américain pour l'enlèvement d'une épave (barge nº 45) et au paiement de 0,5 million de dollars à la Saskatchewan pour les services maritimes de l'Athabaska. Les dépenses en capital se sont élevées à 12,1 millions de dollars de plus que prévu.

Tableau 2-16: Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aides à la navigation à courte distance	128 409	2 079	138 643	2 207	(10 234)	(128)
Aides à la navigation à longue distance	7 078	80	7 234	90	(156)	(10)
Développement, entretien et protection des voies navigables	30 837	187	31 323	203	(486)	(16)
Services du trafic maritime	24 273	400	24 933	411	(660)	(11)
Communications de sécurité et correspondance publique	36 296	557	33 582	523	2 714	34
Dépenses de fonctionnement	226 893	3 303	235 715	3 434	(8 822)	(131)
Dépenses en capital	96 386	-	84 266	-	12 120	-
Dépenses totales	323 279	3 303	319 981	3 434	3 298	(131)
Recettes à valoir sur le crédit	(700)	-	(1 406)	-	706	-
Besoins nets en ressources	322 579	3 303	318 575	3 434	4 004	(131)

Données sur le rendement et justification des ressources

Aides à la navigation à courte distance comprend près de 20 500 aides flottantes (bouées) et aides à terre, notamment 264 phares. Le système canadien d'aides à la navigation est conforme au système de balisage de l'Association internationale de signalisation maritime.

Aides à la navigation à longue distance comprend 71 radiophares ainsi que quatre stations Loran C. Le nombre de radiophares est passé de 135 à 71 en raison de la mise en oeuvre du Programme national de radiophares qui date du 1er décembre 1986.

Tableau 2-17: Couverture nord-américaine de chaînes Loran C

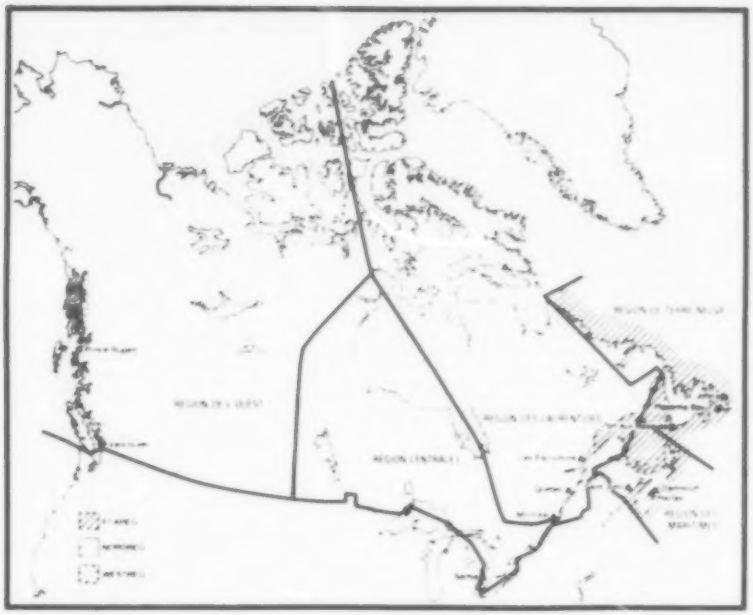
Stations financées par le Canada : Port Hardy (C.-B.), Fox Harbour (Lab.), Williams Lake (C.-B.), Cape Race (T.-N.)

Aménagement, entretien et protection des eaux navigables comprend le dragage à des fins d'entretien général des chenaux et l'établissement de nouveaux chenaux à la suite de demandes. Par ailleurs, le sondage de la profondeur d'eau est effectué pour obtenir des données pour les travaux de dragage et pour vérifier l'état des chenaux; le droit du public à la navigation est assuré par la réglementation de la construction d'ouvrages maritimes et par l'enlèvement d'épaves et d'ouvrages qui nuisent à la navigation ainsi que par la garde des épaves en l'absence des propriétaires.

Travaux publics Canada effectue les travaux de dragage ou de sondage de la profondeur d'eau pour le compte de la Garde côtière, sauf le sondage annuel de 7 500 hectares dans les fleuves Saint-Laurent et Saguenay, lequel est effectué par la Garde côtière. Le canal de Canso est gardé ouvert de 280 à 295 jours par année et environ 2 600 navires le franchissent.

Services du trafic maritime est exploité 24 heures par jour et 7 jours par semaine au moyen de 15 centres d'information et de trafic maritime, y compris un centre saisonnier.

Tableau 2-18: Couverture des services du trafic maritime



Communications de sécurité et correspondance publique comprend 31 stations radio dotées de personnel et 136 emplacements de transmission et de réception qui sont télécommandés. Ces stations fonctionnent 24 heures par jour et sept jours par semaine. Le niveau de disponibilité du matériel de communication s'est maintenu à 99,7% et aucun changement n'est envisagé.

Tableau 2-19: Couverture assurée par les stations radio de la Garde côtière

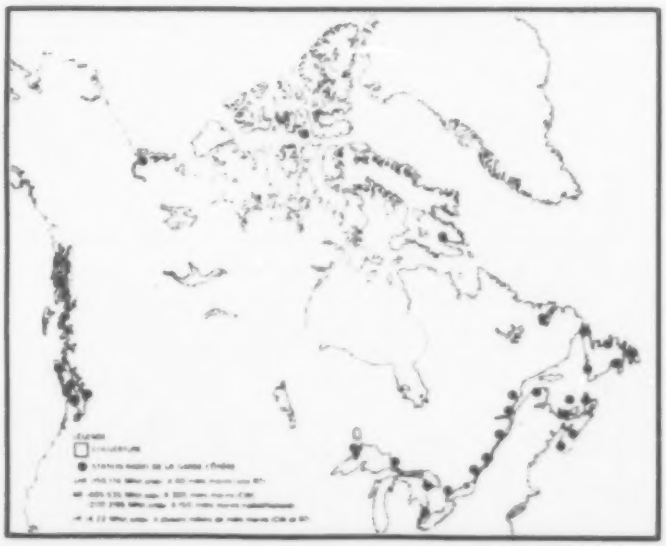


Tableau 2-20 : Données de rendement

	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Aides à la navigation à courte distance			
% de temps où les aides fonctionnent	99,6	99,5	99,3
Temps moyen de réaction pour réparer les pannes (en jours)	5,5	5,8	7,8
Nombre d'aides à courte distance	20 561	20 574	20 612
Flotte - jours de disponibilité des navires	208 329	208 844	187 457
Aides à la navigation à longue distance			
Nombre possible d'heures de disponibilité de l'équipement	805 926	797 166	797 166
% du temps de fonctionnement de l'équipement (Loran C)	99,8	99,8	99,9
% du temps de fonctionnement de l'équipement (Radiobalises)	99,7	99,7	99,8
Nombre d'heures d'entretien	10 179	9,887	10 021
Développement, entretien et protection des voies navigables			
Nombre de kilomètres carrés sondés	230,2	252,4	256,1
Nombre de mètres cubes dragués	6 550 000	6 146 000	6 294 700
Nombre de demandes traitées ayant trait à la protection des eaux navigables	2 917	2 857	2 241
Services du trafic maritime			
% du temps de fonctionnement de l'équipement (VHF)	99,6	99,6	99,7
% du temps de fonctionnement de l'équipement (Radar)	99,3	99,3	99,7
Nombre de mouvements de navires dans des zones STM	671 566	667 066	657 163
Nombre d'heures de position de fonctionnement	411 813	411 813	405 586
Communications de sécurité et correspondance publique			
Nombre de messages de détresse captés	7 575	7 575	7 104
Nombre de messages et d'appels radiotéléphoniques	1 648 623	1 648 623	1 654 002

Recettes: Les recettes à valoir sur le crédit comprennent des déductions sur le salaire des employés pour des loyers, l'exploitation des ateliers de Prescott et des montants recouvrés du ministère de l'Environnement pour des services de télécommunications maritimes et du ministère des Pêches et Océans pour des services d'hélicoptère. Les recettes perçues pour un service radiodiffusion de messages assuré au secteur privé, montant estimatif de 2,2 millions de dollars pour 1990-1991, sont portées au crédit du Fonds du revenu consolidé et ne peuvent pas être utilisées pour cette sous-activité.

B.2 Déglaçage et opérations dans l'Arctique

Objectif

Fournir, exploiter et entretenir des navires, installations et services de déglaçage pour assurer la sécurité et l'efficacité de la navigation dans des eaux infestées de glace, pour appuyer des activités reliées à la navigation maritime et aider à réaliser d'autres objectifs du gouverne- ment, notamment le maintien de la souveraineté dans l'Arctique canadien, et réduire au minimum l'effet (inondation) des embâcles de glace en amont du Saint-Laurent.

Description

Les moyens suivants permettent la réalisation de cet objectif : aide au passage des navires dans les eaux infestées de glace (ce qui comprend l'escorte de navires et le déglaçage de ports sur demande afin de faciliter les mouvements des cargos et des navires de pêche); gestion des glaces (surveillance et contrôle du mouvement des glaces sur le fleuve Saint-Laurent en aval de Montréal afin d'éviter les dommages aux propriétés menacées d'inondation ou la perte de celles-ci); coordination du ravitaillement annuel de l'Est de l'Arctique (approvisionnement des collectivités isolées du Nord et des installations de défense en vivres, matériaux, carburant et équipement); soutien aux autres ministères et organismes gouvernementaux (le plus important de ces services est l'affrètement du NGCC *John Cabot* par Téléglobe Marine Inc. et la prestation de services d'hélicoptères au ministère de l'Environnement).

Sommaires des ressources

La sous-activité Déglaçage et opérations dans l'Arctique compte pour environ 19 % du total des dépenses de l'activité Marine/Garde côtière canadienne pour 1990-1991 et 18 % du total des années-personnes.

Tableau 2-21: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aide au passage des navires dans des eaux infestées de glace	79 754	794	79 598	801	68 467	850
Gestion des glaces	8 874	106	8 650	106	6 719	110
Ravitaillement de l'est de l'Arctique	13 832	11	13 812	11	11 625	9
Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux	10 183	137	9 676	137	11 615	153
Dépenses de fonctionnement	112 643	1 048	111 736	1 055	98 426	1 122
Dépenses en capital	35 487	-	45 881	-	27 296	-
Dépenses totales	148 130	1 048	157 617	1 055	125 722	1 122
Recettes à valoir sur le crédit	(13 586)	-	(13 632)	-	(10 654)	-
Besoins nets en ressources	134 544	1 048	143 985	1 055	115 068	1 122

La hausse des dépenses de fonctionnement découle de l'augmentation des coûts relatifs aux traitements, salaires et régimes d'avantages des employés (3,2 millions de dollars), d'autres frais de personnel liés à l'effectif pour les jours de relâche (0,2 million de dollars) et de l'augmentation du coût du changement d'équipage du NGCC *John Cabot* (0,2 million de dollars) et se trouve partiellement compensée par la diminution des besoins en radoub de navire et en carburant pour 1989-1990 (1,4 million de dollars), et la diminution obligatoire d'années-personnes (1,3 million de dollars)

Résultats financiers de 1988-1989 : L'augmentation des besoins en salaires découlant de l'insuffisance des moyennes de salaires et d'autres frais de personnel liés aux besoins non financés relatifs aux jours de relâche a entraîné une hausse de 2,7 millions de dollars des dépenses qui a été compensée en partie par des économies de 1,7 million de dollars en ce qui a trait à la réserve pour indemnités. La chute du prix du carburant et la réduction du volume consommé ont permis d'économiser 6,8 millions de dollars. Les économies au titre du ravitaillement de l'Arctique (2,9 millions de dollars), attribuables à la combinaison des cargaisons, sont entièrement compensées par une réduction correspondante des recettes nettes en vertu d'un crédit. La réduction des coûts de radoub (3,4 millions de dollars) est attribuable aux coûts inférieurs aux prévisions et au report de projets. Le coût de la surveillance des glaces a augmenté légèrement (0,3 million de dollars) tout comme le prix d'autres biens et services (0,5 million de dollars). Le total des dépenses en capital est de 6,3 millions de dollars inférieur au niveau prévu.

Tableau 2-22: Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aide au passage des navires dans des eaux infestées de glace	68 467	850	78 297	863	(9 830)	(13)
Gestion des glaces	6 719	110	5 724	65	995	45
Ravitaillement de l'est de l'Arctique	11 625	9	13 757	11	(2 132)	(2)
Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux	11 615	153	11 919	162	(304)	(9)
Dépenses de fonctionnement	98 426	1 122	109 697	1 101	(11 271)	21
Dépenses en capital	27 296	-	33 621	-	(6 325)	-
Dépenses totales	125 722	1 122	143 318	1 101	(17 596)	21
Recettes à valoir sur le crédit	(10 654)	-	(13 586)	-	2 932	-
Besoins nets en ressources	115 068	1 122	129 732	1 101	(14 664)	21

Données sur le rendement et justification des ressources

Aide au passage des navires dans des eaux encombrées de glace : Pour fournir des services de déglaçage, sept brise-glace lourds sont affectés à cette fin. À ces unités s'ajoutent les navires affectés à l'aide à la navigation, qui sont renforcés pour la navigation dans les glaces. L'aide fournie est décrite au tableau 2-24 de la page 2-41 qui montre le nombre de navires escortés, le nombre de milles de déglaçage des chenaux, etc. Il est difficile de quantifier l'importance des services de déglaçage. Cependant, cette activité a des retombées avantageuses pour l'économie canadienne. Elle a des répercussions considérables sur les économies de nombreuses localités qui dépendent du transport maritime.

Gestion des glaces: L'ouverture d'environ 24 000 milles de chenal et de voie de circulation est réalisée chaque année afin de contrôler l'accumulation des glaces.

Ravitaillement de l'Est de l'Arctique: Trente-huit collectivités et avant-postes de l'Est de l'Arctique sont généralement ravitaillés par mer chaque année.

Tableau 2-23: Points de déchargement dans l'Est de l'Arctique

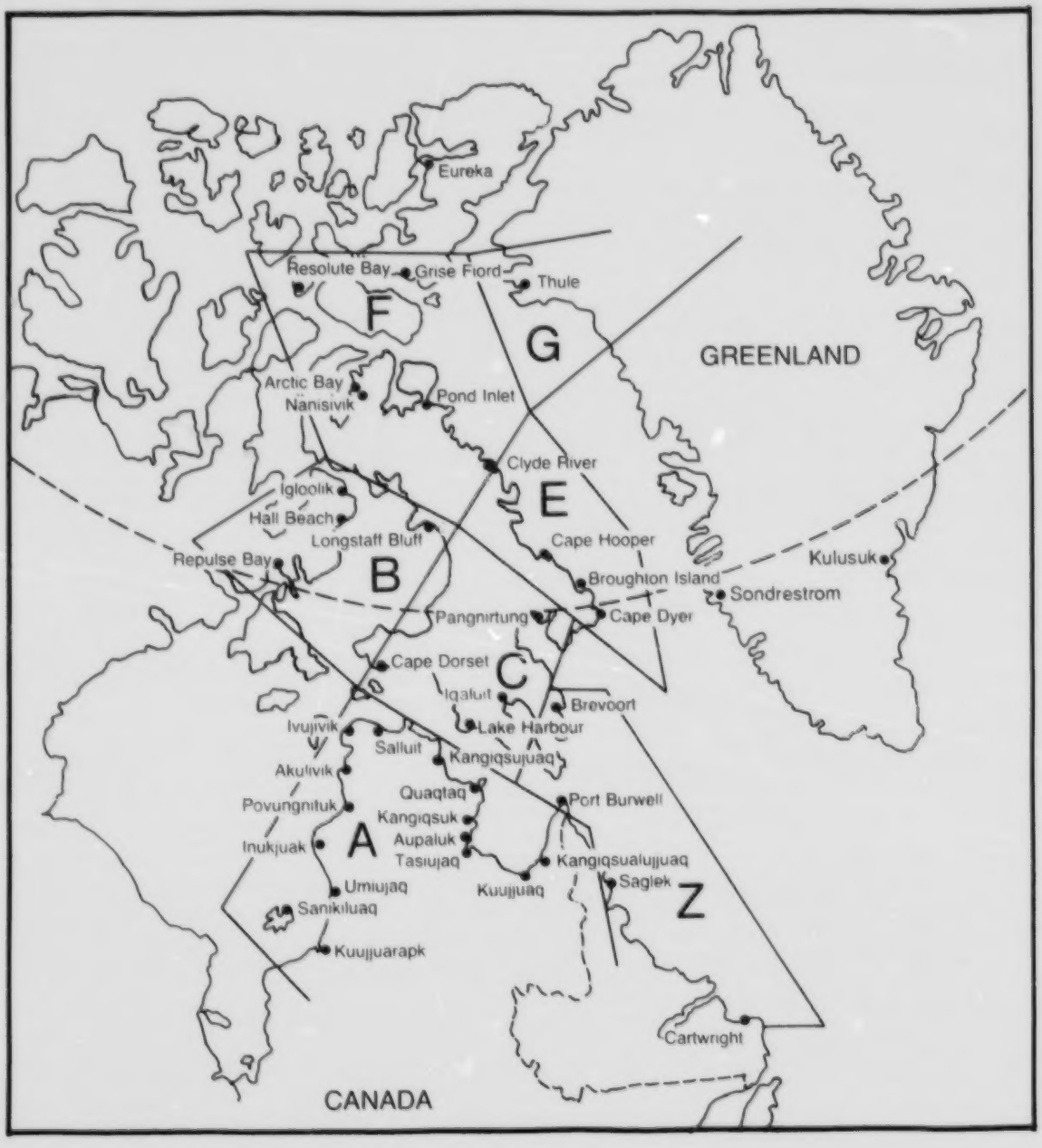


Tableau 2-24: Données sur le rendement

	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Aide au passage des navires dans des eaux infestées de glace			
Nombre de milles de déglaçage des chenaux	47 254	47 254	42 686
Nombre de navires escortés	1 098	1 098	1 374
Nombre de déglaçage de ports	209	209	188
Nombre de milles d'escorte	10 813	10 813	10 203
Kilomètres carrés des zones pour lesquelles des renseignements sur les glaces sont nécessaires	91 700 000	75 900 000	69 000 000
Flotte - jours de disponibilité des navires	40 932	39 228	44 064
Gestion des glaces			
Flotte - jours de disponibilité des navires (heures)	17 592	15 312	8 184
Flotte - temps d'hélicoptères (heures de vol)	650	650	910
Ravitaillement de l'Est de l'Arctique			
Tonnes des cargaisons livrées	55 797	54 795	50 876
Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux			
Nombre d'interventions aux demandes	50	50	48
Flotte - jours de disponibilité des navires (heures)	11 628	10 208	12 291
Flotte - temps d'hélicoptères (heures de vol)	1 031	995	905

Recettes: Les recettes à valoir sur le crédit proviennent de la coordination de la mission annuelle de ravitaillement en matériel et fournitures de l'Est de l'Arctique (aux termes de contrats passés avec le secteur privé). En outre, des recettes prévues de 8,2 millions de dollars seront portées au crédit du Fonds du revenu consolidé; celles-ci proviennent de l'affrètement du câblier NGCC *John Cabot*, affecté à la réparation de câbles transatlantiques de Téléglobe Marine Inc. Le coût de ces travaux sera recouvré en entier.

B.3 Réglementation maritime

Objectifs

Élaborer, administrer et assurer la mise en oeuvre des règlements maritimes afin de contribuer à la sécurité des opérations maritimes et à la protection de l'environnement, d'atténuer les répercussions sur l'environnement de la pollution attribuable au déversement de substances par les navires, et de veiller à la mise en oeuvre d'un programme à long terme de sécurité en milieu de travail dans l'industrie maritime.

Description

La réalisation de cet objectif s'effectue par les services de la Direction de la sécurité des navires, organisme qui, pour le compte du Ministre, administre les règlements ayant trait à la sécurité des navires et à la pollution causée par les navires et qui en assure l'application. En outre, l'organisme se charge, pour le compte du ministre du Travail, du programme d'hygiène et de sécurité au travail dans l'industrie maritime. Un autre organisme, les Urgences de la GCC, s'occupe du nettoyage de la pollution causée par les navires, et notamment de fournir des ressources.

Sommaires des ressources

La sous-activité Réglementation maritime compte pour 5 % du total des dépenses de l'activité Marine/Garde côtière canadienne de 1990-1991 et 8 % du total des années-personnes.

Tableau 2-25: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité des navires	27 495	410	26 600	410	24 265	391
Urgences	5 498	66	5 259	66	8 802	69
Dépenses de fonctionnement*	32 993	476	31 859	476	33 067	460
Dépenses en capital	2 413	-	4 973	-	2 204	-
Dépenses totales	35 406	476	36 832	476	35 271	460
Recettes à valoir sur le crédit	(21)	-	(21)	-	(21)	-
Besoins nets en ressources	38 385	476	36 811	476	35 250	460

* Comprend des subventions et contributions de 14 117 $ en 1990-1991, 41 117 $ en 1989-90 et 64 117 $ en 1988-1989. Pour plus de détails, voir page 3-41.

La hausse des dépenses de fonctionnement découle de l'augmentation des coûts relatifs aux traitements, salaires et régimes d'avantages des employés (1,5 million de dollars) et la mise en oeuvre du Plan d'action des Grands Lacs (0,3 million de dollars) qui se trouve compensée en partie par la diminution des besoins en carburant pour 1989-1990 seulement (0,6 million de dollars).

Résultats financiers de 1988-1989 : La sur-utilisation des ressources est attribuable au nettoyage du "déversement de pétrole du Nestucca" dont le coût direct s'est élevé à 3,1 millions de dollars. La sous-utilisation des années-personnes découlant des retards de dotation a permis d'économiser 0,3 million de dollars. Une contribution versée à l'Association pétrolière du Canada a fait augmenter les dépenses de 0,1 million de dollars. Les dépenses en capital ont été légèrement inférieures (0,1 million de dollars) au montant prévu.

Tableau 2-26: Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité des navires	24 265	391	25 274	413	(1 009)	(22)
Urgences	8 802	69	4 850	61	3 952	8
Dépenses de fonctionnement	33 067	460	30 124	474	2 943	(14)
Dépenses en capital	2 204	-	2 336	-	(132)	-
Dépenses totales	35 271	460	32 460	474	2 811	(14)
Recettes à valoir sur le crédit	(21)	-	(21)	-	-	-
Besoins nets en ressources	35 250	460	32 439	474	2 811	(14)

Données sur le rendement et justification des ressources

Sécurité des navires: Des 39 699 navires immatriculés au Canada, 6 500 doivent être inspectés. Par ailleurs, il est prévu que l'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port comprendra l'inspection d'environ 1 200 navires étrangers dans les ports canadiens. Chaque année, environ 5 000 marins sont statutairement qualifiés par le ministère suite à des

examens. L'exécution du Programme d'hygiène et de santé au travail pour le compte de Travail Canada comporte la tenue d'enquêtes sur environ 3 500 interventions par année (c'est-à-dire inspections, examens, enquêtes techniques). Afin de s'acquitter de ses responsabilités, la Direction emploie 291 inspecteurs et examinateurs à Ottawa, dans les cinq centres régionaux et dans 30 bureaux de district répartis dans tout le Canada.

Urgences: Afin de répondre aux besoins en nettoyage, la Garde côtière dispose d'un noyau de 55 employés situé à son Administration centrale et dans ses bureaux régionaux et de district. Puisque les coûts des opérations de nettoyage sont recouvrés en entier, le crédit budgétaire ne comprend que les coûts des salaires et de l'entretien de l'équipement.

Tableau 2-27: Données sur le rendement

	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Sécurité des navires			
Nombre d'inspections de navires	31 345	30 200	25 230
Nombre d'examens	13 605	12 695	12 605
Nombre de plans examinés aux fins d'approbation	9 104	8 906	8 019
Urgences			
Nombre de rapports d'incidents de pollution reçus	2 064	2 064	1 820
Nombre d'interventions suite à des rapports d'incidents de pollution	121	121	95
Nombre de personnes formées	1 502	1 502	1 513
Nombre d'heures des étudiants en formation	22 098	22 098	20 022
Nombre de centres pour interventions à la pollution	56	56	54

Recettes: Environ 3,1 millions de dollars seront recouvrés du secteur privé relativement aux inspections et examens effectués par le service de la Sécurité des navires. Ces recettes sont versées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées pour cette sous-activité.

B.4 Recherche et sauvetage maritimes

Objectif

Fournir des services de Recherche et sauvetage maritimes dans les eaux canadiennes des Grands Lacs et du réseau du Saint-Laurent ainsi que dans celles prévues en vertu de conventions internationales; promouvoir la sécurité nautique auprès du grand public afin de prévenir les accidents mortels et les blessures et, dans la mesure du possible et lorsque les opérations y sont directement reliées, de limiter les dommages à la propriété ou la perte de celle-ci.

Description

Les moyens suivants permettent la réalisation de cet objectif : opérations de recherche et sauvetage (unités spécialisées de recherche et sauvetage et services connexes, le tout de concert avec le ministère de la Défense nationale); recherche et sauvetage, prévention (promotion de la sécurité en embarcation au moyen de programmes d'information visant à sensibiliser le public à certains aspects de la sécurité); service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (organisme composé de bénévoles qui se joint aux opérations de recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne, qui dispose de ressources de recherche et sauvetage et qui participe aux programmes de sécurité en embarcation).

Sommaires des ressources

La sous-activité Recherche et sauvetage maritimes (R et S) compte pour environ 12 % des dépenses totales de l'activité Marine/Garde côtière canadienne de 1990-1991 et 16 % du total des années-personnes.

Tableau 2-28: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Opérations de recherche et sauvetage	63 411	917	61 968	910	58 730	855
Recherche et sauvetage, prévention	3 160	28	3 104	28	2 919	42
Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime	2 451	15	2 186	15	1 967	29
Dépenses de fonctionnement*	69 022	960	67 258	953	63 616	926
Dépenses en capital	17 636	-	31 062	-	9 765	-
Dépenses totales	86 658	960	98 320	953	73 381	926
Recettes à valoir sur le crédit	(31)	-	(31)	-	(31)	-
Besoins nets en ressources	86 627	960	98 289	953	73 350	926

* Comprend des subventions et des contributions de 1 750 000 $ en 1990-1991; 1 500 000 $ en 1989-1990; et 1 118 166 $ en 1988-1989. Pour plus de détails, voir page 3-41.

La hausse des dépenses de fonctionnement découle de l'augmentation des coûts relatifs aux traitements, salaires et régimes d'avantages des employés (3,0 millions de dollars), et d'autres frais de personnel découlant de l'effectif pour les jours de relâche (0,2 million de dollars), mais elle est compensée en partie par l'augmentation des besoins de carburant pour 1989-1990 (1,7 million de dollars). La contribution versée au Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime sera haussée de 0,3 million de dollars en raison de la charge de travail supplémentaire (voir tableau 2-31, page 2-49).

Résultats financiers de 1988-1989 : Les économies au titre des traitements et des salaires (0,1 million de dollars), attribuables à la diminution du nombre d'années-personnes utilisées, ont été compensées par le coût des emplois d'étudiants (programmes coopératifs et été) (1,2 million de dollars). Des économies de carburant de 0,3 million de dollars ont découlé de la chute des prix, et les économies au chapitre du radoub (1,9 million de dollars) sont attribuables à des reports de projet et aux coûts inférieurs aux prévisions. La hausse des prix d'autres biens et services a entraîné des dépenses excédentaires de 0,5 million de dollars. On a diminué de 0,1 million de dollars la contribution versée au Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime. Les dépenses en capital ont été légèrement inférieures (0,5 million de dollars) au montant prévu.

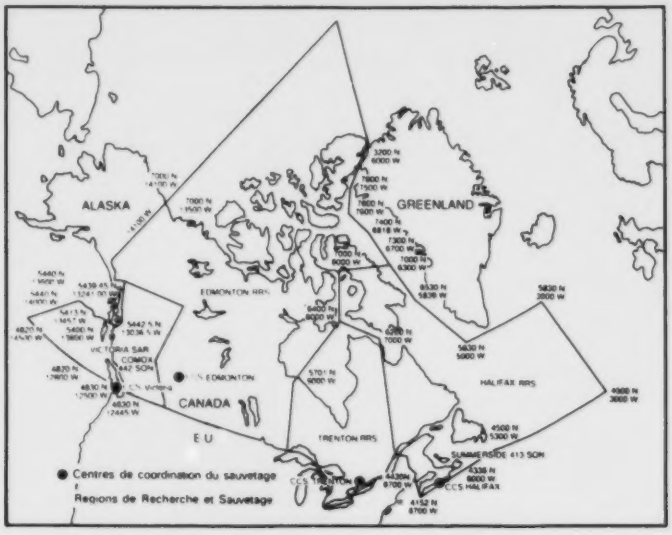
Tableau 2-29: Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Opérations de recherche et sauvetage	58 730	855	59 366	918	(636)	(63)
Recherche et sauvetage, prévention	2 919	42	2 996	33	(77)	9
Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime	1 967	29	1 924	13	43	16
Dépenses de fonctionnement	63 616	926	64 286	964	(670)	(38)
Dépenses en capital	9 765	-	10 306	-	(541)	-
Dépenses totales	73 381	926	74 592	964	(1 211)	(38)
Recettes à valoir sur le crédit	(31)	-	(31)	-	-	-
Besoins nets en ressources	73 350	926	74 561	964	(1 211)	(38)

Données sur le rendement et justification des ressources

Opérations de recherche et sauvetage: De concert avec le ministère de la Défense nationale, la Garde côtière canadienne fournit des effectifs aux centres de coordination du sauvetage de Halifax (Nouvelle-Écosse), Trenton (Ontario) et Victoria (Colombie-Britannique) et exploite des centres secondaires de sauvetage maritime à St. John's (Terre-Neuve) et Québec (Québec). En outre, la Garde côtière exploite 46 navires de R et S, et aéroglisseurs, plus des embarcations de sauvetage côtier au cours de l'été. Ces unités spécialisées sont exploitées 24 heures durant, 7 jours par semaine, et peuvent intervenir tant au large qu'en eaux intérieures, plus précisément dans les secteurs où une analyse des incidents signalés a démontré le besoin de disposer de ressources affectées exclusivement pour R et S. Ces unités doivent se mettre en route vers le lieu de l'incident dans les 30 minutes suivant la réception d'un appel de détresse. Le Programme des embarcations de sauvetage côtier se poursuit durant les mois d'été en raison de la hausse des activités de navigation de plaisance.

Tableau 2-30: Régions de Recherche et sauvetage et centres de coordination du sauvetage



Recherche et sauvetage, prévention: Un important programme de sécurité nautique est mené en vue de réduire le nombre d'incidents mettant en cause des petites embarcations. Ces fonds sont utilisés pour la production de matériel vidéo, de réclames publicitaires télévisées et radiophoniques, de publications telles que le Guide de sécurité nautique et le Manuel de sécurité des pêcheurs en eaux intérieures; ils servent également à faire des démonstrations sur la sécurité et à mener des inspections à titre gracieux. Les démonstrations sur la sécurité sont axées sur la formation des éducateurs, c'est-à-dire que des personnes ou des groupes reçoivent l'enseignement voulu et que ceux-ci transmettent ensuite les connaissances acquises à bon nombre de plaisanciers et de pêcheurs.

Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime: Des opérations de sauvetage sont également menées par des propriétaires de navire qui sont membres bénévoles des unités du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (SACSM). Les dépenses en carburant et en assurances engagées par les unités auxiliaires afin d'intervenir lors d'incidents de recherche et sauvetage ainsi que les frais de formation et de déplacement autorisé des membres d'équipage sont remboursés aux unités du Service. Les membres du SACSM participent également au programme de prévention en R et S.

Tableau 2-31: Données sur le rendement

	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Opérations de recherche et sauvetage			
Pourcentage des vies sauvées par rapport au nombre de vies en danger lors d'incidents de R et S en mer où une intervention a été assurée par les unités spécialisées de la Garde côtière	**93,5**	93,5	93,0
Nombre d'interventions par les unités spécialisées de R et S	**4 780**	4 665	4 768
Nombre d'unités spécialisées de R et S	**74**	74	74
Nombre d'heures consacrées à la R et S par les centres R et S et les navires	**370 360**	369 836	368 767
Recherche et sauvetage, prévention			
Nombre d'incidents en R et S	**8 050**	7 950	7 848
Nombre d'inspections à titre gracieux et de démonstrations sur la sécurité	**5 470**	5 923	3 889
Nombre de liaisons avec les plaisanciers	**10 910**	10 889	10 398
Nombre d'expositions de bateaux de plaisance	**67**	67	69
Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime			
Nombre de membres du SACSM	**3 605**	3 555	3 612
Nombre de navires du SACSM	**1 460**	1 445	1 332
Nombre d'inspections à titre gracieux et de démonstrations sur la sécurité	**2 340**	2 234	1 572
Nombre d'interventions de R et S par le SACSM	**2 350**	2 340	2 315

B.5 Havres et ports publics

Objectif

Maintenir un réseau efficace de ports et havres publics en vue d'assurer l'accessibilité et l'efficacité des mouvements intermodaux de marchandises et de personnes à l'appui des objectifs socio-économiques nationaux, régionaux et locaux, particulièrement ceux qui sont reliés au commerce maritime international du Canada.

Description

La réalisation de cet objectif s'effectue par l'entretien, l'administration et l'expansion de 576 ports et havres publics à l'appui du transport maritime commercial. Les moins importants de ces ports connaissent un trafic limité et n'existent que pour permettre l'accès à des communautés isolées. Les plus importants sont en revanche très actifs et leur appui aux industries locales a une incidence considérable. Ces ports ne sont pas financièrement autonomes en tant que réseau et Transports Canada les administre à titre de ports publics.

Commissions de port: Il existe neuf commissions de port qui manutentionnent 20 % du total des marchandises transportées dans tout le pays. Ces commissions sont des entités para-commerciales et sont presque financièrement autonomes. Toutefois, elles peuvent obtenir des contributions, des subventions ou des emprunts pour des projets d'expansion majeurs. Le montant des emprunts contractés s'établit présentement à 0,8 million de dollars. (Voir tableau 3-26, page 3-50).

Sommaires des ressources

La sous-activité des Havres et ports publics compte pour environ 12 % des dépenses totales de l'activité Marine/Garde côtière canadienne de 1990-1991 et 2 % du total des années-personnes.

Tableau 2-32: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement*	34 511	90	32 521	90	33 926	87
Dépenses en capital	53 944	-	32 810	-	38 788	-
Total des besoins en ressources	88 455	90	65 331	90	72 714	87

* Comprend des subventions et contributions de 5 000 $ en 1990-1991, 20 000 $ en 1989-1990 et 22 000 $ en 1988-1989. Pour plus de détails, voir page 3-41.

La hausse des dépenses de fonctionnement découle de l'augmentation des coûts relatifs aux traitements, salaires et régimes d'avantages des employés (0,3 million de dollars) et de la diminution des réparations des quais en 1989-1990 (1,7 million de dollars).

Résultats financiers de 1988-1989 : Les économies dans les travaux de réparation des quais (2,7 millions de dollars) ont été compensées en partie par la hausse des prix d'autres biens et services (0,4 million de dollars)

Tableau 2-33: Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	33 926	87	36 265	87	(2 339)	-
Dépenses en capital	38 788	-	38 783	-	5	-
Dépenses totales	72 714	87	75 048	87	(2 334)	-

Données sur le rendement et justification des ressources

Havres et ports publics: Des quais, des hangars, des aires d'entreposage, des brise-lames et des services de dragage sont fournis aux ports selon les besoins des usagers. Les opérations courantes dans les ports comprennent l'application des règlements concernant l'utilisation des installations, l'accès au public d'une façon équitable et le déplacement sûr des navires et des cargaisons ainsi que la perception des droits des usagers. Le gouvernement fédéral n'offre pas de services directs dans ces ports, par exemple la manutention des cargaisons.

La majeure partie des dépenses de fonctionnement est consacrée à la réparation, à la réfection et à l'entretien préventif des bâtiments et ouvrages existants. Les plans de 1990-1991 portent sur l'entretien et la réparation de l'infrastructure de même que sur les projets de dragage d'entretien, le tout à un coût estimatif de 27,1 millions de dollars. Le budget est demeuré relativement stable au cours des dernières années. Il est prévu que, pour 1990-1991, environ 8 797 000 tonnes de marchandises seront manutentionnées dans les havres et ports publics.

Recettes: Environ 10,8 millions de dollars (montant net après défalcation des commissions versées aux maîtres de port et gardiens de quai) seront récupérés sous forme de droits de quai et de port ainsi que de location. Ces recettes seront portées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées pour cette sous-activité.

B.6 Direction et administration

Objectif

Diriger l'élaboration, la mise en oeuvre et l'examen des politiques, programmes, plans, règlements et activités opérationnelles à l'appui de la gestion hiérarchique, afin de voir à l'exécution efficace et effective du programme de transport maritime.

Description

Cette sous-activité comprend les bureaux du Sous-ministre adjoint, Marine/commissaire de la Garde côtière canadienne et du Directeur général de chaque région, lesquels sont appuyés de divers groupes de personnel de soutien. Leurs fonctions sont de formuler des buts, des objectifs, des priorités et des mesures de reddition de comptes pour l'ensemble de la sous-activité; d'administrer des programmes de recherche et de développement, d'offrir des services de gestion des ressources, d'établir des projets spéciaux et d'assurer la coordination tant à l'Administration centrale que dans les régions.

Sommaires des ressources

La sous-activité Direction et administration compte pour environ 4 % du total des dépenses de l'activité Marine/Garde côtière canadienne de 1990-1991 et pour 2 % du total des années-personnes.

Tableau 2-34: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1990-1991**		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	**A-P**	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	**9 324**	**141**	9 187	141	9 220	138
Dépenses en capital	**18 210**	**-**	2 122	-	2 227	-
Total des besoins en ressources	**27 534**	**141**	11 309	141	11 447	138

La hausse des dépenses de fonctionnement découle de l'augmentation des coûts relatifs aux traitements, salaires et régimes d'avantages des employés.

Résultats financiers de 1988-1989 : On a associé la sur-utilisation des années-personnes (1,2 million de dollars) à l'établissement des unités régionales de gestion des ressources. De plus, un manque de 0,1 million de dollars a découlé de l'insuffisance des moyennes de salaires. En outre, des ressources supplémentaires ont été requises à cause de la hausse des prix des biens et services (0,5 million de dollars). Les dépenses en capital ont été de 0,7 million de dollars supérieures au montant prévu.

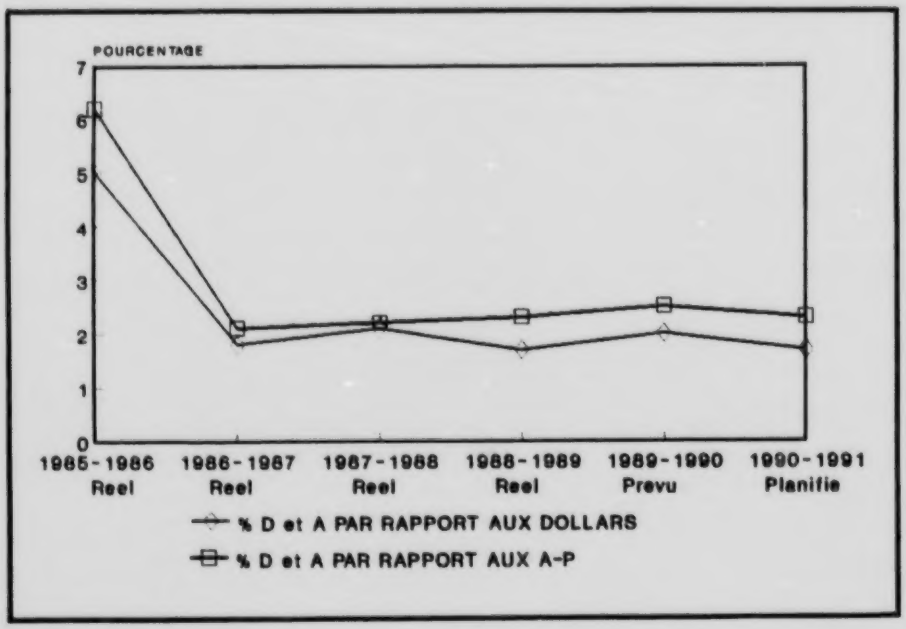
Tableau 2-35: Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	9 220	138	7 448	109	1 772	29
Dépenses en capital	2 227	-	1 475	-	752	-
Dépenses totales	11 447	138	8 923	109	2 524	29

Données sur le rendement et justification des ressources

Les dépenses de cette sous-activité représentent le pourcentage ci-après mentionné des dépenses de fonctionnement totales et des paiements de transfert de l'Activité :

Tableau 2-36: Direction et administration - Pourcentage des ressources



B.7 La compagnie de navigation Canarctic Limitée

Objectifs

Fournir de très bons services de transport maritime dans l'Arctique, des services de navires-citernes, des services de gestion de navires et des services de soutien pour la mise en valeur des ressources, aux sociétés, collectivités et organismes du gouvernement présents dans la région polaire.

Description

La sous-activité permet la réalisation de ces objectifs par les moyens suivants :

La compagnie de navigation Canarctic Limitée : Cette co-entreprise dont le gouvernement possède 51 % des actions et la North Water Navigation Ltd., 49 %, exploite le *N.M. Arctic*, vraquier - classe 4 - expérimental de la côte arctique 4, afin de prouver qu'il est possible de naviguer dans le Grand Nord pendant de longues périodes, de façon rentable et sans nuire à l'environnement. La compagnie de navigation Canarctic a signé un contrat visant le transport de la production entière de la mine de Nanisivik, située dans le détroit de Strathcona. Dans le cadre d'une entreprise conjointe avec Federal Commerce and Navigation, la compagnie Canarctic a également signé un contrat avec Cominco pour le transport d'environ 250 000 tonnes par année de produits extraits de la mine Polaris située sur l'île Little Cornwallis. Le *N.M. Arctic* transporte également du pétrole brut de Bent Horn à l'île Cameron en vertu d'une entente avec Panarctic Oils et sert de laboratoire d'études pour la conception de navires et l'amélioration des activités des navires dans les conditions atmosphériques de l'Arctique. Au cours des quelques derniers hivers, la compagnie s'est chargée de transporter des produits pétroliers propres entre des ports du Nord de l'Europe afin d'améliorer son rendement financier.

Sommaires des ressources

Conformément à l'entente conclue avec les actionnaires, le gouvernement fédéral s'engage à éponger le déficit d'exploitation et les coûts de location du *M.V. Arctic*.

Les paiements versés à la compagnie de navigation Canarctic Limitée comptent pour moins de 1 % des dépenses totales de 1990-1991 de l'activité Marine/Garde côtière canadienne.

Tableau 2-37: Dépenses

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1990-1991**	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
La compagnie de navigation Canarctic Limitée	**5 459**	7 531	5 964

La modification des besoins dépend de la capacité de la compagnie à offrir des services durant toute une saison dans l'Arctique.

Résultats financiers de 1988-1989 : La Compagnie n'a pas réalisé les gains prévus, car le taux de change du dollar américain a été inférieur au taux utilisé dans le budget. De plus, le volume des opérations n'a pas atteint les niveaux fixés pour une saison normale.

Tableau 2-38: Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989		
	Réel	Budget des dépenses	Différence
La compagnie de navigation Canarctic Limitée	5 964	4 751	1 213

Données sur le rendement et justification des ressources

Les statistiques d'exploitation de la compagnie de navigation Canarctic, qui est exploitée selon l'année civile, sont présentées au tableau 2-39.

Tableau 2-39: Données sur le rendement - Canarctic Ltée

	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Nombre de voyages de concentrés	6	4	5
Tonnes totales de marchandises transportées	150 000	100 000	125 000
Chargements d'huile	2	2	2

Des renseignements supplémentaires sur les activités de la compagnie se trouvent dans le Plan d'entreprise de la compagnie de navigation Canarctic Limitée.

B.8 Services de pilotage

Introduction

Ce sous-chapitre décrit les opérations, les besoins financiers et les sources de financement des quatre administrations de pilotage, notamment celles de l'Atlantique, des Grands Lacs (Limitée), des Laurentides et du Pacifique. Toutes sont des sociétés d'État de l'annexe C-1 et, à l'exception d'une seule, sont la propriété directe du gouvernement. L'Administration de pilotage des Grands Lacs est en effet une filiale à part entière de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Objectifs

Chaque administration de pilotage est chargée :

- d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service efficace de pilotage en vue d'assurer la sécurité des navigateurs à l'intérieur de leurs régions respectives; et
- d'établir des tarifs de pilotage qui soient équitables et raisonnables en même temps qu'une source suffisante de recettes pour permettre à chaque administration d'être financièrement autonome.

Description

Les administrations de pilotage guident les navires dans les voies d'eau restreintes de certains secteurs. Pour sa part, l'Administration de pilotage des Grands Lacs guide aussi les navires empruntant le réseau d'écluses.

Les administrations, sous réserve de l'autorisation du gouverneur-en-conseil, établissent des zones de pilotage obligatoires pour certains navires ou certaines classes de navire, déterminent les exigences et les conditions de délivrance de permis et de certificats de pilotage, limitent le nombre de permis pour chaque district, prescrivent les conditions d'exemption du pilotage obligatoire et précisent les droits à percevoir pour les services de pilotage et autres qui sont offerts. L'Administration des Grands Lacs est exploitée aux termes d'un protocole d'entente définissant le partage des recettes entre le Canada et les États-Unis relativement aux sections internationales relevant de sa compétence.

Sommaires des ressources

Depuis leur création en 1972, les administrations de pilotage ont peu à peu développé des structures tarifaires et financières généralement calculées en vue de fonctionner avec peu d'aide financière, sinon aucune, du gouvernement fédéral. Le déclin constant du trafic maritime, jumelé aux retards de mise en oeuvre des augmentations tarifaires nécessaires dans certaines régions, a toutefois engendré un besoin d'appui financier du fait que les administrations ne parvenaient plus à compenser entièrement les diminutions de recettes par des mesures de réduction des coûts.

Tableau 2-40: Dépenses

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Aide financière accordée afin de compenser les déficits de fonctionnement			
• Atlantique	200	-	492
• Laurentides	375	1 260	1 587
Paiements budgétaires	575	1 260	2 079

L'augmentation des tarifs et la réduction des coûts qui sont proposées devraient réduire le déficit et la dépendance vis-à-vis de l'aide gouvernementale.

Résultats financiers de 1988-1989: Les paiements versés à l'Administration de pilotage de l'Atlantique devaient principalement servir à l'achat d'un second bateau-pilote d'occasion à Halifax.

Les tarifs de l'Administration de pilotage des Laurentides n'ont pas été augmentés de manière à compenser la hausse des paiements aux pilotes engagés sous contrat, accordée à la suite de l'entente de règlement négociée par le médiateur en 1987. De plus, le volume et les recettes n'ont pas atteint les niveaux de 1987 et encore moins les niveaux prévus pour 1988.

Tableau 2-41: Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989		
	Réel	Budget des dépenses	Différence
Aide financière accordée afin de compenser les déficits de fonctionnement			
• Atlantique	492	-	492
• Laurentides	1 587	-	1 587
	2 079	-	2 079

Autres données de base

Des renseignements sur les activités de chaque administration de pilotage se trouvent dans leur plan d'entreprise respectif. Une certaine aide financière est prévue dans le Budget de 1990-1991 mais les administrations de pilotage devront trouver des moyens de s'auto-financer.

C. Aviation

Objectif

Assurer la sécurité du système national de transport aérien civil, l'aménagement et l'exploitation du système national de navigation aérienne civile en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronef et concourir à la sécurité et l'efficience des aéronefs canadiens évoluant dans l'espace aérien international et étranger.

Description

L'Activité Aviation est responsable de l'élaboration et du fonctionnement des services et des installations essentiels de navigation aérienne dont les politiques, les plans et les procédures, les services d'inspection et d'étalonnage en vol et d'information aéronautique; de la prestation d'installations, d'équipement et de systèmes électroniques fiables de navigation aérienne; du maintien du débit sûr, ordonné et rapide du trafic aérien au moyen du contrôle et du guidage des mouvements d'aéronefs dans l'espace aérien et dans les aires de manoeuvre d'aéroport; de la réglementation du contrôle et des activités de l'aviation civile dont la détection des conditions dangereuses; de la promotion de la sécurité et de la prestation de services de vol à Transports Canada et à d'autres organismes et ministères fédéraux.

Sommaires des ressources

L'Activité Aviation représente approximativement 20,1 % des dépenses totales nettes du Ministère pour 1990-1991 et 34,8 % des années-personnes totales. L'augmentation des ressources consacrées à la sécurité aérienne en 1989-90 est attribuable à des réaffectations de ressources provenant de secteurs non reliés à la sécurité aérienne. Ces niveaux seront préservés au besoin en 1990-91, toujours par le biais de réaffectations internes.

Tableau 2-42: Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévisions 1989-1990		Change	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Système de navigation aérienne	302 968	5 430	363 322	5 600	(60 354)	(170)
Réglementation aérienne	65 455	920	69 169	910	(3 704)	10
Analyse et promotion de la sécurité aérienne	4 660	49	3 194	49	1 466	-
Services des aéronefs	53 284	441	33 400	435	19 884	6
Direction et administration	11 028	64	9 026	64	1 822	-
	437 405	6 904	478 291	7 058	(40 886)	(154)

Explication de la différence: Les besoins financiers de 1990-1991 sont de 40,9 millions de dollars, soit de 8,5% supérieurs aux prévisions de 1989-1990. Cette diminution est attribuable aux facteurs suivants:

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• **Dépenses de fonctionnement** : l'écart est attribuable à la réduction de 7,4 millions de dollars liée a la diminution de 154 années-personnes et 20,5 millions de dollars pour centres dépenses de fonctionnement contrabalancé par 13,2 millions de dollars pour l'augmentation de salaires. La diminution s'explique par l'engagement du Groupe dans le plan de réduction des dépenses.	(14,7)
• **Dépenses en capital** : l'augmentation est attribuable en grande partie au lancement du projet d'automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) et au projet du Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS).	74,9
• **Subventions et contributions** : la baisse est attribuable à une subvention spéciale faite au symposium international de Fête aérienne Canada en 1989-1990.	(0,1)
• **Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien** : le montant supplémentaire enregistré est principalement attribuable à l'augmentation de 86,3 millions de dollars découlant de la portion accrue qu'a reçue le Groupe de la taxe de transport aérien et d'une augmentation du volume des passagers. De plus, on prévoit un accroissement de 14,7 millions de dollars des coûts récupérés auprès des principaux aéroports fédéraux, en raison d'une plus grande activité des voies aériennes.	(101,0)

Explication des prévisions de 1989-1990 : Les prévisions de 1989-1990 sont de 27,9 % millions de dollars ou de 5,5 % inférieures au Budget principal de 1989-1990 qui était de 506,2 millions de dollars. Les principaux facteurs suivants expliquent cette différence :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• **Dépenses de fonctionnement** : l'augmentation est attribuable aux besoins supplémentaires de 176 années-personnes et de 10 millions de dollars de salaires et de traitements pour répondre à la charge de travail accrue ayant résulté de la réforme de la réglementation économique, de 17,2 millions de dollars en autres heures supplémentaires principalement attribuables à des pénuries de personnel dans le contrôle de la circulation aérienne et de 8 millions de dollars pour des paiements rétroactifs, contractuels et statutaires. Selon les prévision, il faudra ajouter 27,1 millions de dollars en autres dépenses de fonctionnement pour les déplacements et les changements liés au recrutement des opérateurs radio et des contrôleurs de la circulation aérienne, l'exploitation d'une infrastructure des immobilisations, les taxes et tarifs imposés, les services publics et les services professionnels.	63,1
• **Dépenses en capital** : la diminution est attribuable au transfert de 68,5 millions de dollars entre les activités, compte tenu du fait que les priorités du Ministère ont été partiellement contrebalancées par l'autorisation supplémentaire de 2,4 millions de dollars accordée au projet du Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS).	(66,1)
• **Subventions et contributions** : l'augmentation est attribuable à une autorisation supplémentaire obtenue pour la subvention spéciale accordée au symposium international Fête aérienne Canada et à la contribution versée au Réseau Aeronef Amateur Canada	0,1

- **Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien** : le montant supplémentaire est attribuable à une hausse de la taxe de transport aérien provenant de l'activité des voies aériennes contrebalancée par une baisse des droits des services de télécommunications et des services en route. (25,0)

Tableau 2-43: Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1990-1991

(en milliers de dollars)	Dépenses					
	Fonctionnement	Capital	Subventions et Contributions	Total	Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	Besoins nets de ressources
Système de navigation aérienne	422 171	279 265	-	701 436	398 468	302 968
Réglementation aérienne	65 412	1 538	127	67 077	1 612	65 465
Analyse et promotion de de la sécurité aérienne	4 384	276	-	4 660	-	4 660
Services des aéronefs	46 865	23 753	-	70 618	17 334	53 284
Direction et administration	10 496	265	267	11 028	-	11 028
	549 328	305 097	394	854 819	417 414	437 405

Examen des résultats financiers

Tableau 2-44: Résultats financiers de 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Système de navigation aérienne	302 931	5 600	441 805	5 457	(138 874)	143
Réglementation aérienne	60 726	936	56 287	877	4 439	59
Analyse et promotion de la sécurité aérienne	4 296	52	3 705	49	591	3
Services des aéronefs	36 818	442	26 170	447	10 648	(5)
Direction et administration	9 394	56	13 958	73	(4 564)	(17)
	414 165	7 086	541 925	6 903	(127 760)	183

Explication de la différence : Les besoins financiers réels ont été inférieurs d'environ 127,8 millions de dollars, soit 23,6 %, au Budget principal 1988-1989, ce qui est attribuable à ce qui suit :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• **Dépenses de fonctionnement** : l'augmentation est attribuable aux facteurs suivants : 183 années-personnes supplémentaires liées à 12,6 millions de dollars en salaires et en avantages des employés pour répondre à l'augmentation des demandes de la charge de travail accrue découlant de la réforme de la réglementation économique; besoins accrus au chapitre des heures supplémentaires de 9,5 millions de dollars associés à des pénuries de personnel dans les services de contrôle de la circulation aérienne et autres dépenses de fonctionnement rendant nécessaire l'ajout de 17 millions de dollars pour le recrutement des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio, les droits des licences radio, les coûts des lignes terrestres, l'augmentation des heures de vol et l'augmentation des coûts des réparations compte tenu de l'inflation.	40,1
• **Dépenses en capital** : l'excédent est attribuable à un transfert entre activités de 107,0 millions de dollars au niveau du Budget des dépenses et à un rajustement intraministériel de 13,1 millions de dollars pour diminuer les besoins de liquidités pour le projet RAMP et le projet MLS de l'île de Toronto.	(120,1)
• **Subventions et contributions** : l'écart est attribuable en grande partie à la réduction des contributions faites aux autres gouvernements et aux autres organismes, en vertu de l'entente mixte de financement Danemark-Islande.	0,4
• **Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien** : les recettes supplémentaires résultent principalement d'une augmentation de 46 millions de dollars de la taxe de transport aérien - une somme de 25 millions de dollars résulte d'un volume de passagers plus élevé que prévu et 21 millions de dollars sont dûs aux modifications apportées à la législation visant à accélérer les versements de la taxe.	(46,6)

Ressources en capital de l'Activité

Le tableau 2-45 donne un aperçu des besoins et des dépenses en capital au niveau de l'Activité, ventilés selon les composantes du Plan d'investissement (PI) applicable du Ministère. Pour plus de détails sur les programmes d'immobilisations de l'Activité, se reporter aux analyses des sous-activités commençant à la page 2-65, ainsi qu'à l'exposé général du programme d'immobilisations, à la Section 3, commençant à la page 3-6.

Tableau 2-45 : Programme d'immobilisations, composante du PI

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Système de navigation aérienne	279 265	221 503	189 655
Services des aéronefs	23 753	4 453	9 121
Autres services de l'aviation	2 079	4 233	2 901
	305 097	230 189	201 677

Détails de l'Activité

Les détails des besoins financiers pour l'Activité ont été ventilés selon le niveau auquel les résultats sont définis et mesurés aux fins d'affectation des ressources et de gestion opérationnelle. Pour l'Aviation, se référer aux sous-activités suivantes:

		Page
C.1	Système de navigation aérienne	2-65
C.2	Réglementation aérienne	2-70
C.3	Analyse et promotion de la sécurité aérienne	2-74
C.4	Services des aéronefs	2-77
C.5	Direction et administration	2-80

C.1 Système de navigation aérienne

Objectif

Assurer la disponibilité et la fiabilité d'un système national de navigation aérienne civile.

Description

Cette sous-activité comprend deux services principaux : les services de la circulation aérienne et les aides à la navigation. Les services de la circulation aérienne regroupent les services de contrôle de la circulation aérienne et les services d'information de vol. Un réseau comprenant 7 centres de contrôle régional, 8 unités de contrôle terminal et 60 tours de contrôle d'aéroport est en place pour assurer des services de contrôle en route ainsi que des départs et des arrivées. À compter de 1991, 6 des 8 unités de contrôle terminal seront intégrées aux activités de leur centre de contrôle régional parent; Ottawa et Calgary demeureront des unités autonomes. Cent dix stations d'information de vol assurent des services d'information de vol. En outre, plusieurs centaines d'aides à la navigation sont là pour aider les pilotes à établir leur position et leur cap au cours de l'étape en route entre les aéroports, ainsi que pour les aider à atterrir et à décoller en toute sécurité. Aux fins du fonctionnement, cette sous-activité remplit trois fonctions principales.

Services de la circulation aérienne : Empêcher les abordages et assurer un écoulement rapide, sûr et ordonné de la circulation aérienne.

Services techniques : Assurer la disponibilité et la fiabilité de systèmes de surveillance radar et de communication aux fins du contrôle de la circulation aérienne et des services de sécurité des vols ainsi que d'aides radio à la navigation pour la navigation des aéronefs.

Services à l'aviation : Fournir des plans, des exigences, des politiques, des normes, des procédures, des services d'étalonnage et d'inspection en vol et des services d'information aéronautique afin d'assurer la sécurité et l'efficience du système de navigation aérienne.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 76,9 % des dépenses de fonctionnement totales de l'Activité, 91,5 % des dépenses en capital et 78,7 % des années-personnes totales pour l'exercice 1990-1991.

Tableau 2-46: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Dépenses de fonctionnement	422 171	441 372	407 749
Dépenses en capital	279 265	221 503	189 655
Dépenses totales	701 436	662 875	597 404
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	398 968	299 553	294 473
	302 968	363 322	302 931
Années-personnes	5 430	5 600	5 600

Résultats financiers de 1988-1989 :

	En millions de dollars
Dépenses de fonctionnement : les coûts supplémentaires sont principalement attribuables à une augmentation des besoins en personnel de 11,1 millions de dollars au chapitre des salaires et des avantages découlant d'une sur-utilisation de 143 années-personnes et de 8,2 millions de dollars en heures supplémentaires pour pallier au manque de personnel de contrôle de la circulation aérienne. Les autres dépenses de fonctionnement dépassent le niveau du Budget des dépenses pour les raisons suivantes : augmentation des coûts de lignes terrestres, frais de F et E pour l'infrastructure des immobilisations, recrutement de contrôleurs de la circulation aérienne et d'opérateurs radio.	36,0
Dépenses en capital : la diminution des besoins découle d'une réduction initiale de 103,9 millions de dollars au niveau du Budget des dépenses en raison d'un transfert entre activités, d'une réduction de 13,1 millions de dollars dans les besoins de liquidités pour le projet RAMP et le projet MLS de l'île de Toronto et de divers reports et retards.	(128,0)
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien : l'augmentation provient d'une hausse de 46 millions de dollars dans la taxe de transport aérien produite; de ce montant, 25 millions de dollars correspondent à un volume de passagers plus élevé et 21 millions de dollars sont dûs à des modifications apportées à la législation visant à accélérer les versements de la taxe.	(46,8)

Tableau 2-47: Résultats financiers de 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	407 749	5 600	371 769	5 457	35 980	143
Dépenses en capital	189 655		317 686		(128 031)	
Dépenses totales	597 404	5 600	689 455	5 457	(92 051)	143
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	294 473	-	247 650		46 823	
Net	302 931	5 600	441 805	5 457	(138 874)	143

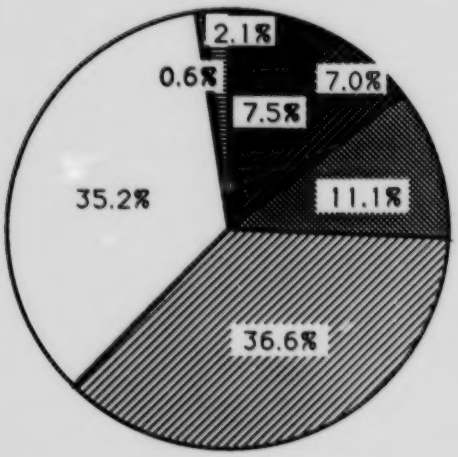
Données sur le rendement et justification des ressources

Dépenses de fonctionnement : Il est prévu que les Services de la circulation aérienne utiliseront 57 % des dépenses de fonctionnement et 60 % des ressources humaines prévues pour cette sous-activité. Les Services techniques représentent 33 % des dépenses de fonctionnement et 34 % de l'affectation de personnel. Les Services à l'aviation représentent les 10 % restants des dépenses de fonctionnement et 6 % des besoins en personnel.

Tableau 2-48: Système de navigation aérienne - Dépenses de fonctionnement

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Services de la circulation aérienne						
Contrôle de la circulation aérienne	171 294	2 332	182 913	2 392	189 217	2 391
Stations d'information de vol	67 916	920	72 522	948	43 701	948
	239 210	3 252	255 435	3 340	232 918	3 335
Services techniques	140 900	1 831	142 276	1 911	133 677	1 906
Services à l'aviation	42 061	347	43 661	349	41 154	355
	422 171	5 430	441 372	5 600	407 749	5 600

Tableau 2-49 : Dépenses en capital par type de bien



SNA
1990/91

Remarque: Le Tableau Présente les Valeurs en Milliers (000s) de Dollars

- Édifices
- Communications
- Aides à la Navigation
- Sys. de Surveillance
- Sys. de Gest. de Circ. Aér.
- Aéronefs et Sys. Connexes
- Autres - Terrains, Véhicules Motorisés et Mobilier Administratif

Composant D'Actif	Dépenses 1990-91	Prévu 1989-90	Réel 1988-89
Édifices	20,823	14,206	22,106
Communications	19,420	13,471	18,619
Aides à la Nav.	31,061	16,087	15,106
Surveillance	102,424	133,226	111,898
Gest. Circ. Aér.	98,121	38,181	12,563
Aéronefs	1,540	708	428
Terrains	823	639	594
Véhicules Motor.	1,397	664	2,071
Mobilier Admin.	3,656	4,321	6,270
Totale	279,265	221,503	189,655

Le tableau 2-50 présente certains des éléments clés qui influent sur les besoins en matière de ressources de fonctionnement de cette Sous-activité.

Tableau 2-50: Éléments clés influant sur les ressources de fonctionnement

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1990-1991**	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Services de contrôle de la circulation aérienne			
Nombre d'unités de contrôle de la circulation aérienne	**75**	75	75
Heures directes de service aux usagers	**2 214 435**	2 089 969	1 984 653
Services d'information de vol et services consultatifs			
Nombre de stations d'information de vol	**110**	108	109
Heures directes de service aux usagers	**1 315 537**	1 286 378	1 264 532
Équipements des services techniques			
Systèmes de surveillance radar*	**2 070**	2 026	2 001
Aides à la navigation	**1 972**	1 970	1 898
Systèmes de communication	**12 359**	12 314	12 183
Services à l'aviation			
Aéroports IFR publics**	**267**	263	259
Approches aux instruments publiées	**904**	865	817
Routes aériennes et voies aériennes publiées	**192 560**	191 218	191 342

* Cet élément clé a été modifié en 1989-1990 pour tenir compte du nombre d'équipements plutôt que de systèmes, car les ressources de fonctionnement sont réparties selon le nombre d'équipements en place et non selon le nombre de systèmes.

** Les aéroports IFR publics sont les aéroports qui sont agréés et dotés de l'équipement nécessaire pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs selon les Règles de vol aux instruments.

Analyse des recettes: Pour plus de détails sur la nature et le montant des recettes provenant de cette sous-activité, se reporter à la Section III, tableau 3-23, Sommaire des recettes et des coûts récupérés de l'Aviation, page 3-48.

C.2 Réglementation aérienne

Objectif

Réglementer et contrôler les activités de l'aviation civile afin d'assurer la sécurité du système national de transport aérien civil.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions réglementaires suivantes:

- l'élaboration et la promulgation des lois, règlements et normes.
- la certification et le contrôle de la compétence du personnel aéronautique, des produits aéronautiques et des produits d'aéronefs, la navigabilité des aéronefs, de même que des opérations des services aériens commerciaux et de tous les autres organismes d'aviation commerciale.
- l'application de la Loi sur l'aéronautique, du Règlement de l'air et les Ordonnances sur la navigation aérienne, au moyen d'enquêtes et de poursuites ou de mesures administratives.

Sommaires des ressources

Les dépenses de fonctionnement de cette Sous-activité représentent 11,9 % des dépenses totales de fonctionnement et 13,3 % des années-personnes totales pour l'exercice 1990-1991.

Tableau 2-51: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1990-1991**	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Dépenses de fonctionnement	**65 412**	66 395	59 560
Dépenses en capital	**1 538**	3 493	1 834
Subventions et contributions	**127**	172	122
Dépenses totales	**67 077**	70 060	61 606
Recettes et coûts récupérés	**1 612**	891	880
	65 465	69 169	60 726
Années-personnes	**920**	915	936

Résultats financiers de 1988-1989 :

	En millions de dollars
Dépenses de fonctionnement : l'augmentation est attribuable aux besoins accrus au titre de la formation, des déplacements opérationnels et à la charge de travail accrue ayant résulté de la réforme de la réglementation économique.	4,3
Dépenses en capital : l'augmentation découle d'un montant supplémentaire de 1,2 million de dollars attribué pour accélérer les projets du Système national d'information des transporteurs aériens et du Système d'entraînement de vol et d'éducation aéronautique contrebalancée par une réduction initiale de 0,3 million de dollars au niveau du Budget des dépenses et une péremption de 0,6 million de dollars pour le reste du programme.	0,3
Recettes et coûts récupérés : les recettes supplémentaires sont attribuables à une hausse des droits des licences, des permis et des autres services.	(0,2)

Tableau 2-52 : Résultats financiers de 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	59 650	936	55 343	877	4 307	59
Dépenses en capital	1 834		1 538		296	
Contributions	122		100		22	
Dépenses totales	61 606	936	56 981	877	4 625	59
Recettes et coûts récupérés	880		694		186	
	60 726	936	56 287	877	4 439	59

Données sur le rendement et justification des ressources

Réglementation aérienne: Le tableau 2-53 illustre la répartition des besoins en ressources de fonctionnement.

Tableau 2-53: Réglementation aérienne - Dépenses de fonctionnement

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Licences, certification et navigabilité	53 350	750	54 046	741	49 501	760
Lois et mesures d'application	7 679	108	7 880	108	6 162	113
Gestion et administration	4 403	62	4 469	61	4 437	63
	65 412	920	66 395	910	59 650	936

Les principales variables de la charge de travail ayant une incidence sur les dépenses de fonctionnement sont le degré requis de réglementation de chaque composante du système national de transport aérien civil et le rythme de croissance de ces composantes. Le tableau 2-54 en résume l'ampleur.

Tableau 2-54: Résumé des principales variables de la charge de travail

	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Nombre de licences et de permis du personnel en vigueur	86 657	85 747	84 871
Nombre de transporteurs aériens (intérieurs et étrangers)	2 140	2 117	2 088
Nombre d'aéronefs immatriculés	28 125	28 125	28 027
Nombre d'autorisations réglementaires traitées			
. Transactions relatives à une licence	134 639	131 544	127 876
. Homologations de matériels aéronautiques	2 366	2 300	2 186
. Agréments d'organisations	6 473	7 169	7 167
Nombre d'inspections effectuées			
. Personnel	21 423	20 132	19 350
. Aéronefs *	2 130	2 466	2 504
. Organisations	3 403	3 294	3 885
Nombre de mesures d'application			
. Mesures judiciaires et administratives **	1 945	1 990	2 093

* Le nombre d'inspections d'aéronefs effectuées a été redéfini en 1988-1989, vu la suppression des tâches (préliminaires et finales) de surveillance et d'inspection des aéronefs et des aéronefs de construction amateur. Elles servent davantage à des fins de réglementation qu'à des fins d'inspections.

** Ces mesures ont été redéfinies pour tenir compte du nombre d'accusations par rapport au nombre de cas.

Recettes : Pour plus de détails sur la nature et le montant des recettes provenant de cette sous-activité, se reporter à la Section III tableau 3-23, Sommaire des recettes et des coûts récupérés de l'Activité Aviation, page 3-48.

C.3 Analyse et promotion de la sécurité aérienne

Objectif

Inciter le personnel aéronautique et les utilisateurs d'aéronefs à observer des pratiques et procédures sûres dans toutes les activités de l'aviation.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions suivantes:

- la détection et la définition des manquements à la sécurité aérienne au moyen de la recherche et de l'analyse;
- la diffusion de renseignements pertinents sur la sécurité au personnel de l'aéronautique et aux utilisateurs d'aéronefs (publications sur la sécurité des vols, documents audio-visuels, programmes de sensibilisation, enquêtes sur la sécurité et visites sur les lieux).

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 0,8 % des dépenses de fonctionnement totales et 0,7 % des années-personnes totales de l'Activité pour l'exercise 1990-1991.

Tableau 2-55: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1990-1991**	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Dépenses de fonctionnement	**4 384**	2 719	4 043
Dépenses en capital	**276**	475	253
	4 660	3 194	4 296
Années-personnes	**49**	49	52

Résultats financiers de 1988-1989 :

	En millions de dollars
Dépenses de fonctionnement : l'écart découle d'une sur-utilisation de 3 années-personnes qui a rendu nécessaire une augmentation de 0,1 million de dollars en salaires et un rajustement de base de 0,3 million de dollars pour répondre à l'accroissement des dépenses de fonctionnement.	0,4

	En millions de dollars
Dépenses en capital : l'augmentation de 0,2 million de dollars est attribuable à l'avancement des projets d'immobilisations liés à la sécurité.	0,2

Tableau 2-56: Résultats financiers de 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	4 043	52	3 655	49	**388**	**3**
Dépenses en capital	253		50		**203**	
	4 296	52	3 705	49	**591**	**3**

Données sur le rendement et justification des ressources

Analyse et promotion de la sécurité aérienne: Le tableau 2-57 illustre la répartition des principaux déterminants de la charge de travail de cette sous-activité. Ce sont les pratiques et les procédures sûres fournies au personnel de l'aéronautique et aux exploitants d'aéronefs.

Tableau 2-57: Sommaire des principales variables de la charge de travail

	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Nombre de licences et de permis du personnel en vigueur	**86 657**	85 747	84 871
Nombre d'exploitants d'aéronefs et d'organisations (intérieurs)	**2 300**	2 300	2 210
Nombre de présentations et d'exposés sur la sécurité	**274**	263	263
. Nombre de personnes rejointes	**16 100**	16 100	17 243
% des exposés sur la sécurité effectués par rapport au nombre des exposés demandés	**43%**	44%	48%
Nombre de recommandations de sécurité, d'avis de sécurité aérienne et d'avis de manquement à la sécurité reçus	**310**	310	205
. Recommandations du Bureau canadien de la sécurité aérienne *	**110**	90	28

* Sera remplacé par le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports

C.4 Services des aéronefs

Objectif

Fournir des services d'aéronef à titre de soutien aux opérations du programme de Transports Canada et des autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions suivantes:

- la fourniture d'aéronefs utilisés à l'appui des opérations du programme de Transports Canada et des autres ministères et organismes du gouvernement fédéral;
- la prestation de services d'instructions de vol à des fins professionnelles aux pilotes de Transports Canada et du Bureau canadien de la sécurité aérienne (qui sera remplacé par le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports);
- la prestation de services de formation opérationnelle aux préposés à l'entretien des aéronefs de Transports Canada.

Sommaires des ressources

Les dépenses de fonctionnement de cette sous-activité représentent 8,5 % des dépenses totales de fonctionnement, 7,8 % des dépenses en capital et 6,4 % des années-personnes totales pour l'exercice 1990-1991.

Tableau 2-58: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1990-1991**	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Dépenses de fonctionnement	**46 865**	44 953	42 217
Dépenses en capital	**23 753**	4 453	9 121
Dépenses totales	**70 618**	49 406	51 338
Recettes et coûts récupérés	**17 334**	16 006	14 520
	53 284	33 400	36 818
Années-personnes	**441**	435	442

Résultats financiers de 1988-1989 :

	En millions de dollars
Dépenses de fonctionnement : les dépenses supplémentaires sont attribuables à l'augmentation des heures de vol et au coût inflationniste des réparations et de l'entretien des aéronefs ainsi que des matériaux et des fournitures d'aéronefs, contrebalancées par des besoins moindres au chapitre des salaires et des traitements en raison d'une sous-utilisation de 5 années-personnes.	2,6
Dépenses en capital : l'écart découle d'une répartition accrue de 5,3 millions de dollars pour l'aéronef Twin Otter, de 0,6 million de dollar pour le poste de travail du commissionnaire et de 0,1 million de dollars pour le centre de technologie des vols et de l'aviation.	7,6
Recettes : la diminution est attribuable à une récupération moindre que prévue des coûts des services d'hélicoptère de la Garde côtière.	0,4

Tableau 2-59: Résultats financiers de 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	42 217	442	39 586	447	2 631	(5)
Dépenses en capital	9 121		1 539		7 582	
Dépenses totales	51 338	442	41 125	447	10 213	(5)
Recettes et coûts récupérés	14 520		14 955		(435)	
	36 818	442	26 170	447	10 648	(5)

Données sur le rendement et justification des ressources

Le tableau 2-60 donne une ventilation des besoins de ressources de fonctionnement.

Tableau 2-60: Services des aéronefs - Dépenses de fonctionnement

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Utilisation des aéronefs	6 468	61	6 204	61	11 680	61
Entretien	32 127	302	30 816	298	25 234	303
Formation	3 393	32	3 255	31	2 429	32
Gestion et administration	4 877	46	4 678	45	2 874	46
	46 865	441	44 953	435	42 217	442

Les principaux déterminants de la charge de travail des Services des aéronefs comprennent les heures de vol demandées par les divers usagers des aéronefs et le nombre d'aéronefs utilisés. Le tableau 2-61 résume ces principales variables.

Tableau 2-61: Résumé des principales variables de la charge de travail

	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Nombre d'aéronefs	98	98	108
État de service des aéronefs*	75,1%	75,1%	74,7%
Nombre d'heures de vol assurées par les aéronefs			
. Navigation aérienne	11 504	11 514	11 420
. Réglementation aérienne	11 054	11 054	10 752
. Service de la Garde côtière canadienne	15 719	15 719	15 993
. Bureau canadien de la sécurité aérienne **	1 649	1 649	1 672
Utilisation (heures) par année et par aéronef			
. Aéronefs à voilure fixe	681,6	681,6	521,5
. Aéronefs à voilure tournante	374,3	374,3	380,8

* Pourcentage des heures normales de fonctionnement pendant lesquelles les aéronefs sont en état de service.

** Sera remplacé par le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transports et de la sécurité des transports.

C.5 Direction et administration

Objectif

Assurer la sécurité du système national de transport aérien civil, l'aménagement et l'exploitation du système national de navigation aérienne civile en vue d'assurer la sécurité et l'efficience des mouvements d'aéronef et concourir à la sécurité et à l'efficience des aéronefs canadiens évoluant dans l'espace aérien international et étranger.

Description

Cette sous-activité consiste en la gestion de l'Activité, notamment la définition de politiques et de priorités, l'élaboration de plans opérationnels et de plans des dépenses en capital et le contrôle des ressources. Elle relève du bureau du Sous-ministre adjoint pour l'Aviation de même que des unités qui assurent le soutien de l'Activité toute entière dans les secteurs fonctionnels suivants: les politiques, la planification, la gestion des ressources, les services à la direction et l'aviation internationale.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 1,9 % des dépenses de fonctionnement de l'Activité et 0,9 % des années-personnes pour l'exercice 1990-1991.

Tableau 2-62: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Dépenses de fonctionnement	10 496	8 606	8 338
Dépenses en capital	265	265	814
Subventions et contributions	267	335	242
Dépenses totales	11 028	9 206	9 394
Années-personnes	64	64	56

Résultats financiers de 1988-1989 :

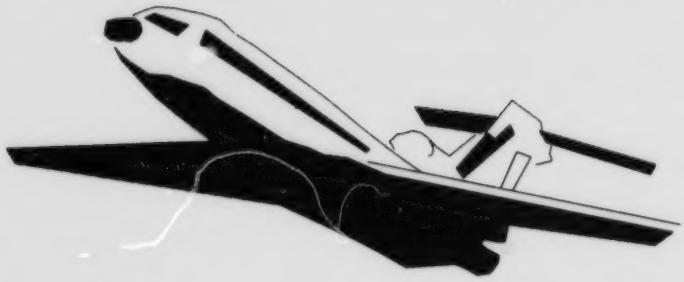
	En millions de dollars
Dépenses de fonctionnement : la diminution est attribuable à des besoins de personnel moindres en raison d'une sous-utilisation de 17 années-personnes et d'une réduction des dépenses non liées à la rémunération.	(4,0)

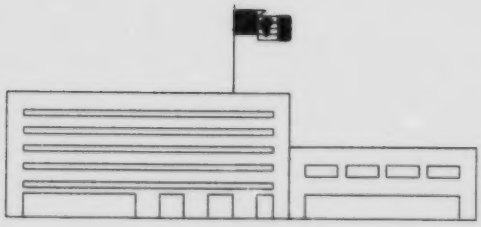
Dépenses en capital : la réduction des dépenses s'explique par des besoins moindres que prévus au chapitre du mobilier et de l'équipement informatique. (0,1)

Subventions et contributions : les besoins ont été moindres que prévu dans le Budget des dépenses en raison d'un transfert intraministériel et d'une réduction de 0,4 million de dollars de la contribution envisagée pour les autres gouvernements et les autres organismes en vertu de l'entente mixte de financement Danemark-Islande. (0,4)

Tableau 2-63: Résultats financiers de 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	8 338	56	12 370	73	(4 032)	(17)
Dépenses en capital	814		938		(124)	
Subventions et contributions	242		650		(408)	
Dépenses totales	9 394	56	13 958	73	(4 564)	(17)





D. Aéroports

Objectif

Assurer l'accessibilité à un réseau national d'aéroports civils fiables, sûrs et efficaces.

Description

Le Groupe des aéroports est chargé d'élaborer, de maintenir et d'exploiter les services et les installations essentiels aux aéroports civils du Canada, en appliquant une gestion commerciale pour éventuellement atteindre l'autonomie. Les opérations aéroportuaires portent sur la prestation de services aux passagers et aux aéronefs comme le contrôle de la sécurité des passagers et des bagages, les services de surveillance, les services de sauvetage et d'extinction des incendies d'aéronefs et la maintenance et l'entretien des installations aéroportuaires dont les aérogares, les garages, les stationnements, les pistes, les routes et l'équipement mécanique et électronique. Transports Canada exploite 8 grands aéroports et 97 aéroports nationaux, régionaux et locaux.

Sommaires des ressources

Le Groupe des aéroports représente environ 20,6 % des dépenses totales brutes du Ministère pour 1990-1991, avant que le Programme ne soit crédité des recettes, des coûts récupérés et de la taxe sur le transport aérien, et de 19,7 % du nombre total d'années-personnes. Un élément important de cette Activité fonctionne à la manière d'un fonds renouvelable. Les besoins nets en ressources sont résumés par sous-activité au tableau 2-64.

Tableau 2-64: Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Principaux aéroports fédéraux*	(94 234)	1 765	(73 643)	1 792	(20 591)	(27)
Aéroports financés par l'État	(22 683)	2 135	(54 223)	2 129	31 540	6
Aéroports de développement	22 683	-	22 592	-	91	-
Besoins Nets	(94 234)	3 900	(105 274)	3 921	11 040	(21)

* Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services au sol connexes.

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1990-1991 se situent à 11,0 millions de dollars de plus que prévu en 1989-1990. Cette modification est attribuable aux facteurs suivants:

Budgétaire - Activités du Ministère

	En millions de dollars
• **Dépenses de fonctionnement :** Cet écart reflète l'augmentation du volume de trafic ainsi que les changements dans la grosseur des aéronefs et les tableaux de trafic ayant résulté de la réforme de la réglementation économique, les coûts plus élevés attribuables à l'inflation et les besoins accrus en matière de sécurité et de sûreté.	21,8
• **Dépenses en capital :** la diminution des dépenses en capital traduit les efforts du Ministère à ce chapitre.	(53,7)
• **Contributions :** Aucun changement important par rapport aux besoins des années précédentes.	0,7
• **Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien :** l'augmentation des recettes découle de l'accroissement des volumes de trafic, de la hausse des prix et, en partie, des initiatives de production de recettes; ces initiatives sont toutefois plus que contrebalancées par une répartition moindre de la taxe de transport aérien et par un rajustement des frais généraux récupérés.	42,2

Explication des prévisions pour 1989-1990: Les prévisions nettes pour 1989-1990 dépassent de 22,7 millions de dollars les prévisions du Budget principal de 1989-1990. Cela s'explique surtout par l'augmentation des recettes provenant des volumes de trafic accrus et en partie, par l'augmentation des droits.

Tableau 2-65: Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1989-1990

(en milliers de dollars)	Dépenses				Recettes, Coûts récupérés et taxe de transport aérien	Besoins nets de ressources
	Dépenses de fonctionnement	Dépenses en capital	Contributions	Total		
Principaux aéroports fédéraux	319 701	73 092	-	392 793	(487 027)	(94 234)
Aéroports financés par l'État	178 907	76 767	31 836	287 510	(310 193)	(22 683)
Aéroports de développement	-	5 109	17 574	22 683	-	22 683
	498 608	154 968	49 410	702 986	(797 220)	(94 234)

Examen des résultats financiers

Tableau 2-66: Résultats financiers de 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Principaux aéroports fédéraux	(55 016)	1 752	(48 453)	1 791	(6 563)	(39)
Aéroports financés par l'État	(8 566)	2 212	(24 227)	2 342	15 661	(130)
Aéroports de développement	22 749	-	24 227	-	(1 478)	-
	(40 833)	3 964	(48 453)	4 133	7 620	(169)

Explication de la différence: Les besoins financiers réels se sont établis à 7,6 millions de dollars de plus que prévu dans le Budget principal de 1988-1989. Les principaux facteurs suivants expliquent cette augmentation :

	En millions de dollars
Budgétaire – Activités du Ministère	
• **Dépenses de fonctionnement** : aucun changement important dans les coûts de fonctionnement directs; les coûts indirects montrent toutefois une diminution découlant des subventions en remplacement d'impôts.	(1,7)
• **Dépenses en capital** : l'écart est attribuable aux besoins accrus de dépenses secondaires et à divers autres besoins de rénovation, de remplacement et d'expansion liés à la demande qui ont rendu nécessaire l'accélération du programme de dépenses en capital.	17,0
• **Contributions** : la différence est attribuable en grande partie à une augmentation des dépenses envisagées pour le programme d'aide aux aéroports locaux et aux aéroports locaux-commerciaux.	5,5
• **Recettes, coûts récupérés et taxes de transport aérien** : l'écart positif est attribuable à l'augmentation du nombre de passagers et du nombre de mouvements d'aéronefs, de même qu'à l'augmentation des recettes provenant des concessions à la suite de la hausse non prévue des affaires.	(13,2)
• **Années-personnes** : la diminution est attribuable à la fois à l'effet d'entraînement des efforts de réduction des effectifs et au transfert d'années-personnes à Travaux publics au cours des dernières années.	(169)

Ressources en capital de l'Activité

Le tableau 2-67 donne un aperçu des dépenses et des besoins en capital au niveau de l'Activité. Pour plus de détails sur le programme d'immobilisations de l'Activité, consulter les analyses des sous-activités commençant aux pages 2-92 et 2-97, ainsi que l'exposé général du programme d'immobilisations, à la page 3-6.

Tableau 2-67 : Programme d'immobilisations par élément du Plan d'immobilisations

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1990-1991**	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Bâtiments	**57 323**	81 547	65 735
Installations et aires d'exploitation des aéronefs	**29 327**	55 240	66 706
Installations et aires d'exploitation des véhicules	**7 382**	12 694	23 194
Autres systèmes, équipements et installations aéroportuaires	**60 936**	59 219	90 922
Total des immobilisations	**154 968**	208 700	246 557

Détails de l'Activité

Les détails sur les besoins en ressources de l'Activité ont été ventilés de façon à correspondre au niveau auquel les résultats sont identifiés et mesurés à des fins d'affectation de ressources et de gestion opérationnelle. Dans le cas du Groupe des aéroports, se reporter aux sous-activités suivantes :

		Page
D.1	Principaux aéroports fédéraux	2-88
D.2	Aéroports financés par l'État	2-93
D.3	Aéroports de développement	2-98

D.1 Principaux aéroports fédéraux

Objectif

Assurer aux usagers l'accessibilité à un réseau d'aéroports civils financièrement autonomes.

Description

Aéroports autonomes: La sous-activité des principaux aéroports fédéraux fonctionne en tant qu'entité autonome au moyen du fonds renouvelable des aéroports, lequel constitue une autorisation permanente d'effectuer des paiements à même le Fonds du revenu consolidé pour le fonds de roulement, les acquisitions d'immobilisations et le financement temporaire des déficits accumulés pour certains aéroports que le Conseil du Trésor devrait approuvé. Les coûts de fonctionnement des aéroports participants sont récupérés grâce à l'imposition de taxes et de droits sur les biens et les services offerts aux usagers des aéroports et aussi aux recettes tirées des concessions et à la contribution provenant des taxes sur le transport aérien.

Liste des aéroports: Cette sous-activité comprend les 8 plus grands aéroports du Canada, soit ceux de Halifax, Montréal (Mirabel/Dorval), Toronto, Ottawa, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver.

Fonctionnement: Les activités aéroportuaires comprennent deux tâches principales, à savoir : la prestation de services aéroportuaires aux passagers et aux aéronefs et l'entretien et réparation des installations aéroportuaires. La sécurité et la surveillance, ainsi que les services de sauvetage et d'extinction des incendies d'aéronefs sont parmi les plus importants services aéroportuaires.

Les installations aéroportuaires nécessitant un entretien et des réparations comprennent toute une gamme de bâtiments (par exemple : les aérogares, les hangars de stationnement, les bâtiments d'entretien et les autres bâtiments auxiliaires), les structures de surface (par exemple : les pistes, les voies de circulation, les aires de trafic, les routes et les parcs de stationnement), les systèmes mécaniques et électriques ainsi que diverses pièces d'équipement fixes et mobiles. Les coûts d'entretien et de réparation de ces installations comprennent, entre autres, les coûts des services publics, de l'entretien des bâtiments, du déneigement et des réparations.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 64 % des dépenses de fonctionnement, 47 % des dépenses en capital, 83 % des recettes et des coûts récupérés, 19 % des recettes provenant de la taxe de transport aérien allouées au Groupe des aéroports et 45 % des années-personnes.

Tableau 2-68: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Dépenses de fonctionnement	319 701	301 422	286 334
Dépenses en capital	73 092	106 000	125 545
Dépenses totales	392 793	407 422	411 879
Recettes	428 384	410 247	381 843
Coûts récupérés	5 317	5 317	5 251
Répartition de la taxe de transport aérien	53 326	65 501	79 800
Recettes totales, coûts récupérés et taxe de transport aérien	487 027	481 065	466 894
Besoins nets en ressources (fournies)	(94 234)	(73 643)	(55 015)
Années-personnes	1 765	1 792	1 752

On trouvera à la section III - Renseignements complémentaires, tableaux 3-29 à 3-34, pages 3-53 à 3-56 des états récapitulatifs de l'utilisation projetée des crédits du fonds renouvelable ainsi que des états des profits ou des pertes enregistrés par aéroport.

Résultats financiers de 1988-1989 : Les résultats financiers des principaux aéroports fédéraux en 1988-1989 ont été supérieurs à ce qui avait été prévu au moment de l'établissement du Budget principal des dépenses. Même si les dépenses de fonctionnement et d'entretien, à l'exclusion de l'amortissement, de l'intérêt sur le capital, des services fournis et reçus sans frais, ont été moindres de 0,8 million de dollars, les dépenses en capital se sont chiffrées à 24,4 millions de dollars de plus que prévu dans le Budget principal en raison de la décision de reporter des dépenses en capital en 1988-1989. Les recettes ont crû de 30,1 millions de dollars grâce à l'augmentation du volume des passagers et des mouvements d'aéronefs. En raison d'une réorganisation et de mutations à TPC, le nombre d'années-personnes a été réduit de 39 par rapport aux prévisions du Budget principal. (Se reporter au tableau 2-69).

Tableau 2-69: Résultats financiers de 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	286 334		287 155		(821)	
Dépenses en capital	125 545		101 178		24 367	
Dépenses totales	411 879	1 752	388 333	1 791	23 546	(39)
Recettes	381 843		351 686		30 157	
Coûts récupérés	5 251		5 300		(49)	
Répartition de la taxe de transport aérien	79 800		79 800		-	
Total des recettes, des coûts récupérés et de la taxe de transport aérien	466 895		436 786		30 108	
Besoins nets en ressources (fournies)	(55 015)	1 752	(48 453)	1 791	(6 562)	(39)

Données sur le rendement et justification des ressources

Dépenses : Le tableau 2-70 offre une ventilation des prévisions de dépenses de fonctionnement des principaux aéroports fédéraux pour 1989-1990. Ces dépenses comprennent les coûts directs et les coûts indirects. Les coûts directs regroupent les coûts liés à la rémunération et les coûts non liés à la rémunération. Les coûts indirects comprennent les frais imputés pour les services de contrôle de la circulation aérienne fournis par l'Activité Aviation ainsi que les frais généraux de gestion et les subventions en remplacement d'impôts.

Tableau 2-70: Principaux aéroports fédéraux - État récapitulatif des dépenses

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Coûts directs						
Liés à la rémunération	83 764	1 765	80 900	1 792	72 121	1 752
non liés à la rémunération	89 954	-	80 800	-	72 571	-
	173 718	1 765	161 700	1 792	144 692	1 752
Coûts indirects						
Frais de contrôle de la circulation aérienne	97 439	-	84 411	-	82 300	-
Frais généraux de gestion	21 944	-	30 011	-	34 688	-
Subventions en remplacement d'impôts	26 600	-	25 300	-	24 654	-
	145 983	-	139 722	-	141 642	-
	319 701	1 765	301 422	1 792	286 334	1 752

Deux grands facteurs influent à la fois sur les coûts de fonctionnement des aéroports et sur leur rentabilité : le nombre de passagers et le nombre d'aéronefs traités par le système. Le tableau 2-71 illustre les augmentations de la charge de travail depuis 1988.

Tableau 2-71: Résumé des principaux facteurs déterminants de la charge de travail

	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Passagers	55 502 000	54 046 000	52 009 000
Mouvements d'aéronefs	1 610 000	1 573 000	1 476 000

Analyse des dépenses en capital: Le tableau 2-72 donne une analyse sommaire du programme d'immobilisations pour 1990-1991. Pour une ventilation par projet, se reporter à la Section III, tableau 3-9 pages 3-24 à 3-26.

Tableau 2-72: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1990-1991, Principaux aéroports fédéraux

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévus 1989-1990	Réel 1988-1989
Bâtiments	36 104	49 965	44 422
Installations et aires d'exploitation des aéronefs	4 725	24 304	25 196
Installations et aires d'exploitation des véhicules	4 428	9 040	17 367
Autres systèmes, équipements et installations aéroportuaires	27 835	22 691	38 560
Total des immobilisations	73 092	106 900	125 545

D. 2 Aéroports financés par l'État

Objectif

Assurer la prestation d'un réseau d'aéroports civils, sous réserve que la demande soit suffisamment élevée pour permettre la récupération d'un pourcentage prédéterminé des coûts de fonctionnement annuel du réseau.

Description

Cette sous-activité se divise en deux catégories; aéroports exploités par Transports Canada et Aéroports exploités par d'autres parties.

Aéroports exploités par Transports Canada: Cette sous-activité comprend l'exploitation de 97 aéroports (y compris les aéroports exploités par des transporteurs aériens) comme ceux de St. John's, Gander, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Québec, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon, Victoria, Whitehorse et Yellowknife. Sont également compris certains petits aéroports commerciaux, comme ceux de Prince George, Lethbridge et Yarmouth, ainsi que des aéroports destinés à l'aviation générale, comme ceux de Pitt Meadows, près de Vancouver et de Springbank, près de Calgary. Les activités des aéroports exploités par des transporteurs aériens se comparent à celles des principaux aéroports fédéraux. La plupart des aéroports de cette sous-activité desservent les régions les moins peuplées et les plus isolées du pays; aussi comptent-ils beaucoup moins de mouvements d'aéronefs et de passagers, source de recettes. Le gouvernement assume les dépenses non récupérables qui sont requises pour maintenir la capacité du système et la qualité du service à un niveau adéquat dans tout le pays.

Aéroports exploités par d'autres parties: Cette sous-activité comprend également une aide financière en capital aux aéroports régionaux et locaux exploités par d'autres paliers de gouvernement.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 36 % des dépenses totales de fonctionnement de l'Activité, 50 % des dépenses en capital, 64 % des contributions, 17 % des recettes et des coûts récupérés, 81 % des recettes de la taxe de transport aérien réparties au Groupe des aéroports et 55 % des années-personnes.

Tableau 2-73: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Aéroports exploités par Transports Canada			
Dépenses de fonctionnement	178 907	175 400	175 143
Dépenses en capital	76 767	96 408	118 089
	255 674	271 808	293 232
Aéroports exploités par d'autres parties - Contributions	31 836	32 400	22 916
Dépenses totales	287 510	304 208	316 148
Recettes	66 308	61 554	59 162
Coûts récupérés	22 483	30 550	35 114
Répartition de la taxe de transport aérien	221 402	266 327	230 438
Recettes nettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	310 193	358 431	324 714
Besoins nets en ressources (fournies)	(22 683)	(54 223)	(8 566)
Années-personnes	2 135	2 129	2 212

Résultats financiers de 1988-1989 : Même si les besoins nets en ressources à la fin de l'année étaient positifs, les résultats financiers ont été inférieurs de 15,7 millions de dollars aux prévisions du Budget principal des dépenses. Les dépenses de fonctionnement ont diminué de 7,1 millions de dollars en raison, principalement, de l'effet d'entraînement des initiatives de réduction des effectifs et de réorganisation du Groupe des aéroports et des contrôles plus sévères des dépenses non liées à la rémunération. Cependant, les résultats les moins positifs ont été attribuables à une estimation prudente des dépenses en capital et à des recettes moindres que prévu. Bien que la circulation ait augmenté aux principaux aéroports fédéraux, la grosseur des aéronefs a diminué, ce qui a entraîné une baisse des taxes d'atterrissage.

Tableau 2-74: Résultats financiers de 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	175 143		182 205		(7 062)	
Dépenses en capital	118 089		99 849		18 240	
Contributions	22 916		20 340		(424)	
Dépenses totales	316 148	2 212	305 394	2 342	10 754	(130)
Recettes	59 162		63 883		(4 721)	
Coûts récupérés	35 114		35 300		(186)	
Répartition de la taxe du transport aérien	230 438		230 438		-	
Recettes totales, coûts récupérés et taxe de transport aérien	324 714		329 621		(4 907)	
Besoins net en ressources (fournies)	(8 566)	2 212	(24 227)	2 342	15 661	(130)

Données sur le rendement et justification des ressources

Aéroports exploités par Transports Canada : Le tableau 2-75 résume les dépenses au chapitre du fonctionnement des aéroports, les dépenses totales au titre des services de soutien pour l'ensemble de l'Activité qui sont planifiées et contrôlées par cette sous-activité, ainsi que le montant des coûts récupérés auprès des principaux aéroports fédéraux pour ces services de soutien. Au tableau 2-76 figure un résumé des principaux facteurs déterminants de la charge de travail influant sur le fonctionnement des aéroports.

Tableau 2-75: Aéroports financés par l'État et exploités par Transports Canada - Dépenses de fonctionnement brutes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Coûts directs						
Liés à la rémunération	103 569	2 135	102 600	2 129	95 855	2 212
Non liés à la rémunération	75 338	-	72 800	-	79 288	-
Dépenses totales	178 907	2 135	175 400	2 129	175 143	2 212
Coûts récupérés auprès des principaux aéroports fédéraux	21 944		30 011		34 688	

Tableau 2-76: Résumé des principaux facteurs déterminants de la charge de travail

	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Passagers	12 680 000	11 998 000	11 447 000
Mouvements d'aéronefs	2 205 000	2 144 000	2 060 000

Deux grands facteurs influent sur les coûts de fonctionnement des aéroports et leur rentabilité : le nombre de passagers et le nombre d'aéronefs traités dans le système. le tableau 2-76 illustre les augmentations de la charge de travail depuis 1988.

Analyse des dépenses en capital: Le tableau 2-77 comprend une analyse sommaire du programme d'immobilisations prévu pour 1990-1991. Pour une ventilation par projet, se reporter à la section III, tableau 3-11, pages 3-27 à 3-29.

Tableau 2-77: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1990-1991, par priorité - Aéroports financés par l'État et aéroports de développement

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Bâtiments	21 219	31 582	21 313
Installations et aires d'exploitation des aéronefs	24 602	30 936	41 510
Installations et aires d'exploitation des véhicules	2 954	3 654	5 827
Autres systèmes, équipements et installations aéroportuaires	33 101	36 528	52 362
Total des immobilisations	81 876	102 700	121 012

Aéroports exploités par d'autres parties: Cette sous-activité prévoit en outre une aide financière aux aeroports régionaux et locaux exploités par des municipalités ou par d'autres parties. Le tableau 2-78 résume les contributions prévues au chapitre du fonctionnement et de l'apport en capital.

Tableau 2-78: Aéroports exploités par d'autres parties - Contributions

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Contributions au chapitre du fonctionnement	11 326	11 900	10 326
Apport en capital	20 510	20 500	12 590
Contributions totales	31 836	32 400	22 916

D.3 Aéroports de développement

Objectif

Assurer la prestation d'un réseau d'aéroports civils de façon à répondre aux projets de développement socio-économique du gouvernement du Canada (et à rompre l'isolement).

Description

Cette sous-activité comprend les petits aéroports situés sur la côte du Labrador et à Terre-Neuve, les aéroports visés par le Programme de développement du Nouveau-Québec (Inuit) ainsi que les aéroports désservant les régions peu peuplées et isolées du pays dans les Territoires du Nord-Ouest et dans le Territoire du Yukon. Le gouvernement assume les frais engagés pour maintenir la capacité du système et la qualité du service à un niveau adéquat dans tout le réseau.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente moins de 3 % des dépenses en capital et 36 % des contributions du Groupe des aéroports. Il n'y a aucune recette. Les dépenses sont résumées au tableau 2-79.

Tableau 2-79: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1990-1991**	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Dépenses en capital *	**5 109**	6 292	2 923
Contributions au chapitre du fonctionnement	**3 774**	3 200	7 088
Apport en capital	**13 800**	13 100	12 738
Contributions totales	**17 574**	16 300	19 826
Besoins nets en ressources	**22 683**	22 592	22 749

* Pour une ventilation par projet, se reporter à la section III, tableau 3-11, page 3-29 et 3-30.

Résultats financiers de 1988-1989 : L'augmentation de 1,5 millions de dollars des dépenses par rapport au Budget principal des dépenses de 1988-1989 est principalement attribuable à l'augmentation des apports en capital faits dans le programme des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador.

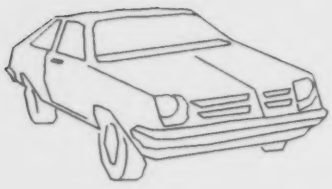
Tableau 2-80 : Résultats financiers de 1988-1989

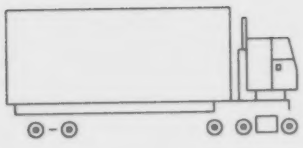
(en milliers de dollars)	1988-1989		
	Réel	Budget principal	Différence
Contributions au chapitre du fonctionnement	7 088	7 100	(12)
Apport en capital	12 738	13 564	(826)
Dépenses en capital	2 923	3 563	(640)
	22 749	24 227	(1 478)

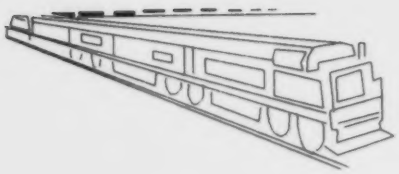
Le tableau 2-81 résume la partie de la sous-activité Aéroports de développement qui reçoit un apport en capital.

Tableau 2-81: Résumé de l'apport en capital

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Aéroports du Labrador et de Terre-Neuve	2 800	1 900	976
Aéroports du Nouveau-Québec pour les Inuits	11 000	11 200	11 762
Total de l'apport en capital	13 800	13 100	12 738







E. Surface

Objectif

Contribuer à accroître la sécurité des Canadiens qui utilisent l'infrastructure des transports de surface ou qui sont visés par elle.

Description

Les activités relatives aux transports de surface englobent l'élaboration, la mise en vigueur et le contrôle des politiques et des programmes concernant la sécurité routière et ferroviaire, la réglementation des véhicules automobiles et le transport des marchandises dangereuses, l'élaboration et la tenue à jour des plans et des procédures d'urgence à suivre pour les modes de transport de surface et leur application dans les situations de crise nationale.

Sommaires des ressources

L'activité Surface représente environ 2,9 % du total des dépenses du Ministère prévues pour 1990-1991 et 2,1 % du total des années-personnes.

Tableau 2-82 : Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Planification d'urgence et opérations - Surface	338	5	323	5	15	-
Sécurité ferroviaire	9 350	127	9 660	125	(310)	2
Transport des marchandises dangereuses	9 892	134	9 194	120	698	14
Sécurité routière et réglementation automobile	15 975	140	15 366	131	609	9
Direction et administration	1 205	12	850	9	355	3
	36 760	418	35 393	390	1 367	28
Dépenses en capital	3 213		3 248		(35)	
Subventions et contributions	22 044		22 356		(312)	
	62 017	418	60 997	390	1 020	28

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1990-1991 dépassent de 1,0 million de dollars ou de 1,7 % le montant prévu pour 1989-1990. Cette hausse résulte des facteurs suivants :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
Dépenses de fonctionnement :	
• différences dans les salaires et les avantages sociaux des employés suite à une augmentation des prix et d'autres coûts en personnel	1,3
Subventions et contributions :	
• augmentation attribuable au remaniement du projet de déplacement de voies ferrées de Regina	6,9
• diminution des besoins au chapitre des projets de construction de sauts-de-mouton	(9,3)
• augmentation des besoins pour les projets d'amélioration des ouvrages de franchissement	2,5
• diminution des besoins pour les contributions versées aux provinces en ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses	(0,4)

Explication des prévisions pour 1989-1990 : Les prévisions pour 1989-1990 sont de 5,4 millions de dollars ou 8,1 % supérieures au Budget principal 1989-1990 de 66,4 millions. La différence s'explique par les principaux postes suivants :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
Dépenses de fonctionnement :	
• augmentation des besoins pour la sécurité automobile	1,3
• augmentation des besoins pour le transport des marchandises dangereuses	1,0
• augmentation des besoins pour la sécurité ferroviaire	0,8

Subventions et contributions :

- diminution attribuable au remaniement du projet de déplacement de voies ferrées de Regina (6,9)
- augmentation des besoins au chapitre des projets de construction de sauts-de-mouton 0,9
- diminution des besoins pour les projets d'amélioration des ouvrages de franchissement (2,5)

Examen des résultats financiers

Tableau 2-83 : Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget Principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Planification d'urgence et opérations - Surface	255	5	268	4	(13)	1
Sécurité ferroviaire	2 658	40	320	2	2 338	38
Transport des marchandises dangereuses	7 502	116	7 540	117	(38)	(1)
Sécurité routière et réglementation automobile	14 003	138	13 793	140	210	(2)
Direction et administration	1 026	11	1 197	15	(171)	(4)
	25 444	310	23 118	278	2 326	32
Dépenses en capital	3 500		2 747		753	
Subventions et contributions	14 860		12 889		1 971	
	43 804	310	38 754	278	5 050	32

Explication de la différence : Les besoins financiers réels ont été de 5,1 millions de dollars ou 13,0 % supérieurs à ceux qui étaient prévus dans le Budget principal 1988-1989. En voici les causes principales :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
Dépenses de fonctionnement :	
• transfert de la sécurité ferroviaire assurée par l'ONT	2,5

- augmentation des besoins pour la sécurité automobile 0,4

- augmentation des besoins pour le transport des marchandises dangereuses 0,2

Subventions et contributions :

- diminution attribuable au remaniement du projet de déplacement de voies ferrées de Regina (6,7)

- transfert du financement du projet d'amélioration des ouvrages de franchissement de l'ONT 6,8

- augmentation des besoins au chapitre des projets de construction de sauts-de-mouton 1,9

Années-personnes

- transfert de la sécurité ferroviaire assurée par l'ONT 32 A-P

Détails de l'Activité

Le détail des besoins en ressources de l'Activité est présenté de façon à correspondre au niveau auquel les résultats sont déterminés et mesurés aux fins de l'affectation des ressources et de la gestion des activités. Dans le cas des Transports de surface, veuillez vous reporter aux sous-activités suivantes :

		Page
E.1	Planification d'urgence et opérations - Surface	2-105
E.2	Sécurité ferroviaire	2-107
E.3	Transport des marchandises dangereuses	2-110
E.4	Sécurité routière et réglementation automobile	2-114
E.5	Direction et administration	2-118

E.1 Planification d'urgence et opérations - Surface

Objectif

Élaborer des plans et des modalités d'urgence, ainsi que créer des organismes et des installations pour assurer l'exploitation efficace et rentable des services de chemin de fer, de traversier et de transport routier, ainsi que des installations afférentes, indispensables au réseau de transport national, afin de réagir efficacement aux situations de crise nationale en temps de paix, et élaborer les mesures de protection civile nécessaires en cas d'état de crise internationale ou de guerre. Cette direction est aussi responsable de la première présentation des rapports d'accident/incident ferroviaire et de la première compilation des données statistiques sur ces accidents/incidents.

Description

La Direction de la planification d'urgence et des opérations des Transports de surface est chargée d'élaborer et de tenir à jour le large éventail de plans d'urgence et de modalités de fonctionnement qui permettra au gouvernement fédéral de réagir dans des situations de crise nationale touchant directement n'importe lequel des modes de transport de surface, ou d'assurer la prestation de services de transport de surface prioritaires. Elle assure également des relations efficaces avec l'OTAN en désignant le chef de la délégation canadienne au Bureau d'étude des transports intérieurs de surface de cette organisation, ainsi qu'avec les États-Unis en désignant le co-président du Groupe de travail canado-américain sur les transports ferroviaires.

Sommaires des ressources

La Direction de la planification d'urgence et des opérations des Transports de surface représente 1 % des ressources financières et 1 % des années-personnes de l'activité Surface.

Tableau 2-84 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Planification d'urgence et opérations - Surface						
Dépenses de fonctionnement	338	5	323	5	255	5
Dépenses en capital	20		47		-	-
	358	5	370	5	255	5

Résultats financiers en 1988-1989 : Il n'y a eu aucune différence nette importante entre les résultats financiers prévus pour 1988-1989 et les résultats réels.

Tableau 2-85 : Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget Principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Planification d'urgence et opérations - Surface						
Dépenses de fonctionnement	255	5	268	4	(13)	1
	255	5	268	4	(13)	1

Données sur le rendement et justification des ressources

Il y aura planification commune de mesures d'urgence, de concert avec les ministères et organismes américains et canadiens, ainsi qu'avec l'industrie ferroviaire américaine et canadienne, pour élaborer des accords de fonctionnement et des plans et procédures d'urgence afin d'assurer l'utilisation efficace du transport ferroviaire et de faciliter les mouvements transfrontaliers en temps de crise internationale ou de guerre. Il y aura aussi planification commune de mesures d'urgence, de concert avec les ministères provinciaux de la voirie et les exploitants publics et privés de traversiers caboteurs pour élaborer des plans et des arrangements qui assurent l'utilisation efficace de l'infrastructure routière et de celle des traversiers dans les situations de crise nationale.

La Direction de la planification et des opérations des Transports de surface participera activement aux travaux des bureaux et comités de planification internationaux et de l'OTAN pour s'assurer que le Canada est en mesure de remplir ses engagements résultant des accords qu'il a conclus avec l'OTAN et les États-Unis pour la prestation des services de chemin de fer, de transport routier et de traversier nécessaires dans des situations de crise nationale ou internationale déclarées, ou encore en temps de guerre.

E.2 Sécurité ferroviaire

Objectif

Assurer la sécurité du réseau ferroviaire du Canada.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions suivantes :

Surveillance de l'équipement : surveiller la qualité des pratiques d'entretien de l'équipement ferroviaire, déterminer le niveau de conformité aux règlements, ordres, et aux normes de l'industrie, rapporter les défectuosités aux compagnies de chemin de fer et veiller à ce que des mesures correctives soient prises.

Exploitation des chemins de fer : prévenir les accidents et les situations dangereuses en milieu de travail, encourager le dialogue employeur-employés et les efforts communs visant à déterminer les dangers en milieu de travail ainsi que la prise de mesures correctives pour éliminer ou réduire ces dangers, et accroître la sécurité opérationnelle et maximiser la sécurité publique.

Ingénierie : prévenir les accidents ferroviaires en veillant à ce que les systèmes de signalisation et de protection, les voies ferrées, les ponts et l'infrastructure soient conformes au normes de la sécurité ferroviaire et financer les projets qui touchent l'amélioration des passages à niveau au besoin.

Programmes de sécurité : élaborer des règlements en matière de sécurité ferroviaire et des mesures de sécurité relatives aux chemins de fer, examiner les demandes des chemins de fer visant à modifier ou à remplacer des règles ou à approuver de nouvelles méthodes d'exploitation, fournir des réponses aux recommandations découlant des enquêtes sur les accidents, fournir une fonction de planification et de contrôle liée aux systèmes d'information de la Direction générale de la sécurité ferroviaire et financer les projets de construction de sauts-de-mouton.

Sommaires des ressources

La sous-activité Sécurité ferroviaire représente 51 % des ressources financières et 30 % des années-personnes de l'activité Surface.

Tableau 2-86 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité ferroviaire						
Dépenses de fonctionnement	9 350	127	9 660	125	2 658	40
Dépenses en capital	22		119		16	
Subventions et contributions	21 957		21 921		14 602	
	31 329	127	31 700	125	17 276	40

Tableau 2-87 : Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget Principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité ferroviaire						
Dépenses de fonctionnement	2 658	40	320	2	2 338	38
Dépenses en capital	16		-		16	
Subventions et contribution	14 602		12 470		2 132	
	17 276	40	12 790	2	4 486	38

Résultats financiers de 1988-1989 : Avec la promulgation de la Loi sur la sécurité ferroviaire, la responsabilité de la sécurité ferroviaire a été transférée de l'Office national des transports à Transports Canada le 1er janvier 1989. La majorité des dépenses réelles de 1988-1989 ont été effectuées entre le 1er janvier 1989 et le 31 mars 1989.

Données sur le rendement et justification des ressources

Données sur le rendement

Au cours des dernières années, le nombre d'accidents au sein de l'industrie ferroviaire canadienne a diminué régulièrement. De 1979 à 1988, nous avons constaté une tendance annuelle à la baisse des déraillements sur les voies principales (7,4 %) et des collisions sur les voies principales (8,25 %) et les autres voies (10,7 %) mettant en cause des draisines et de l'équipement d'entretien, ce qui témoigne de l'efficacité globale de la réglementation sur la sécurité ferroviaire, qui est attribuable, entre autres, à nos programmes d'inspection. Les accidents aux passages à niveau ont diminué à un taux annuel moyen de 6,4 %. Le nombre de morts a aussi diminué, mais à un taux inférieur (4,4 %).

Justification des ressources

Surveillance de l'équipement : Pour s'acquitter de ces responsabilités, 29 inspecteurs et examinateurs sont en fonction à Ottawa et dans six bureaux régionaux situés dans différentes parties du Canada. Ce personnel fournit des avis d'expert au sujet du matériel moteur, de matériel roulant, les freins des trains et les marchandises dangereuses.

Exploitation des chemins de fer : Pour satisfaire aux exigences, la Sécurité ferroviaire dispose d'un noyau de 7 employés à l'Administration centrale, qui se spécialisent dans la régulation, la conformité aux règles, l'exploitation des trains et l'hygiène et la sécurité au travail. Vingt-six autres agents, en poste dans les bureaux régionaux, s'ajoutent à ces employés.

Ingénierie : Cette fonction vise à évaluer la qualité de l'entretien des voies ferrées et de l'infrastructure. Les 30 employés régionaux effectuent des inspections sur place pour prévenir tout danger ou toute dérogation aux normes. Le Ministère est maintenant responsable d'un programme annuel de 10 millions de dollars visant à financer les améliorations apportées aux passages à niveau, notamment les dispositifs automatiques d'avertissement. Auparavant, cette responsabilité incombait à l'Office national des transports.

Programmes de sécurité : Depuis l'adoption de la Loi sur la sécurité ferroviaire, l'aspect réglementaire a changé et il faut maintenant examiner, modifier et mettre à jour le règlement d'exploitation. Il s'agit aussi d'administrer le programme de contributions relatif aux sauts-de-mouton, qui fournit des contributions en vue de leur construction.

Tableau 2-88 : Données de rendement - Sécurité ferroviaire

	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990
Surveillance de l'équipement		
Inspections des unités motrices	5 000	4 500
Inspections des wagons	33 000	30 000
Inspections des voitures	1 600	1 500
Inspections des éléments mécaniques stationnaires	1 400	1 220
Exploitation des chemins de fer		
Trajets en train et postes de régulation visités	875	875
Inspections de barrière	625	625
Nombre de comités d'hygiène et de sécurité au travail conseillés	50	50
Nombre d'inspections du milieu de travail	2 000	2 000
Nombre d'enquêtes sur des cas de danger	30	30
Nombre de refus de travail réglés par médiation	7	7
Ingénierie		
Inspections détaillées de la voie (milles) (draisines)	10 000	10 000
Inspections de la voie (train/voiture de contrôle)	7 000	7 000
Inspections de pont (superficielles)	2 000	2 000
Inspections de pont (détaillées)	25	25
Inspections d'ouvrage de franchissement	4 500	4 500
Milles de systèmes de signalisation commandés par le train	3 700	3 700
Programmes de sécurité		
Nombre de recommandations découlant des enquêtes d'accident	650	650
Modifications apportées aux réglements, normes, règles et exemptions	15	10
Demandes de projet de sécurité	40	35

E.3 Transport des marchandises dangereuses

Objectif

Instaurer et coordonner un programme de sécurité multimodal et national portant sur le transport des marchandises dangereuses et appliqué par des organismes fédéraux et provinciaux, en vue de promouvoir la sécurité du transport des marchandises dangereuses au sein d'un marché rentables et compétitif.

Description

La sous-activité Transport des marchandises dangereuses vise à promouvoir la sécurité par l'élaboration et l'évaluation de règlements et de normes, la formation et l'évaluation d'inspecteurs, la réalisation de visites, l'application de la loi et du règlement sur le transport des marchandises dangereuses, la réalisation de programmes d'appui consistant à fournir des renseignements sur les produits chimiques, la fourniture de renseignements et d'un service de mobilisation en cas d'accident concernant des marchandises dangereuses, ainsi que l'examen de la capacité des industries à intervenir d'urgence.

Sommaires des ressources

La sous-activité Transport des marchandises dangereuses représente 16 % des ressources financières et 32 % des années-personnes de l'activité Surface.

Tableau 2-89 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Transport des marchandises dangereuses						
Dépenses de fonctionnement	9 892	134	9 194	120	7 502	116
Dépenses en capital	308		465		464	
Subventions et contributions	-		348		159	
	10 200	134	10 007	120	8 125	116

Résultats financiers en 1988-1989 : Il n'y a aucune différence nette importante entre les résulats financiers prévus pour 1988-1989 et les résultats réels.

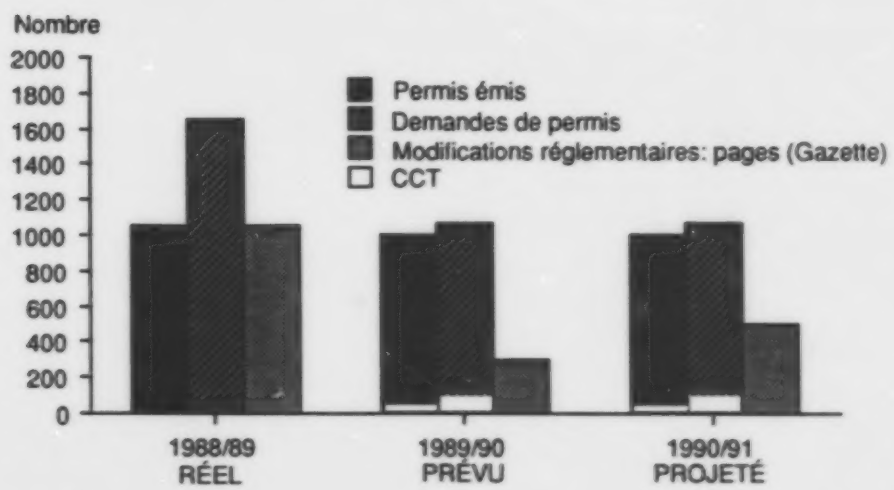
Tableau 2-90 : Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget Principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Transport des marchandises dangereuses						
Dépenses de fonctionnement	7 502	116	7 540	117	(38)	(1)
Dépenses en capital	464		-		464	
Subventions et contributions	159		332		(173)	
	8 125	116	7 872	117	253	(1)

Données sur le rendement et justification des ressources
Réglementation

On a proposé de modifier la Loi sur le transport des marchandises dangereuses en 1990. On continuera de travailler à l'élaboration d'une modification d'ensemble qui sera apportée au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses. Cette modification d'ensemble clarifiera certaines dispositions, réduira les incidences économiques sur l'industrie et le public, facilitera le commerce international et allégera le fardeau administratif occasionné notamment par la délivrance des permis. D'autres projets de modification porteront sur les normes de sécurité visant la fabrication des emballages, des bouteilles à gaz et des citernes, ainsi que les règles de sécurité régissant la manutention, la demande de transport et le transport de marchandises dangereuses. De plus, l'incorporation du Règlement régissant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer dans le Règlement sur le TMD se poursuivra. On s'attend à ce que ce projet dure cinq ans. La Direction générale continuera de fournir 24 heures par jour un service bilingue de renseignements et de communication dans des situations d'urgence ayant trait au transport des marchandises dangereuses (CANUTEC).

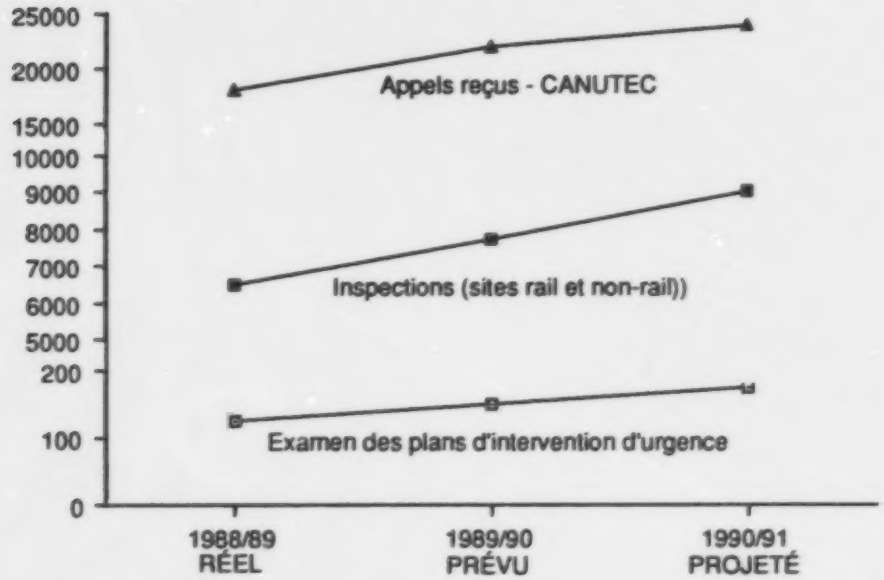
Tableau 2-91 : Données de rendement - Règlement et permis (incluant les permis spéciaux émis par la CCT)



Conformité et mise en application

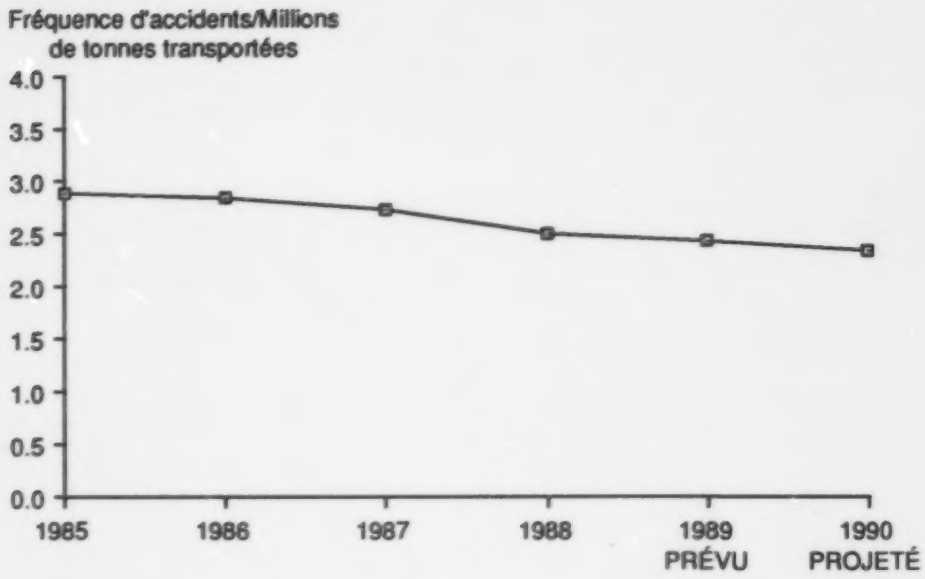
Pour appuyer la conformité et la mise en application, la Direction générale compte 63 employés, dont 71 inspecteurs, en poste à Ottawa et dans six bureaux régionaux à l'échelle du Canada, dont 45 inspecteurs à temps plein. La Direction de la conformité et de la mise en application fournit un service d'information sur les exigences du Règlement, examine les plans d'aide en cas d'urgence, donne la formation nécessaire aux inspecteurs des marchandises dangereuses, prend des mesures pour assurer l'aide nécessaire sur les lieux des accidents mettant en cause des marchandises dangereuses et donne des conseils au sujet des mesures correctives prises dans de tels accidents.

Tableau 2-92 : Données de rendement - Conformité et mise en application (y compris CANUTEC)



Gestion des risques : Depuis que le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses et les prescriptions imposant la déclaration d'accidents sont passés en loi le 1er juillet 1985, le taux des accidents de transport de marchandises dangereuses à déclarer a diminué. Cette baisse, que les accidents à déclarer ont connue, de 1985 à 1989, indique l'incidences positive du Programme du transport des marchandises dangereuses.

Tableau 2-93 : Données de rendement - Accidents de transport de marchandises dangereuses à déclarer par millions de tonnes 1985-1990



E.4 Sécurité routière et réglementation automobile

Objectif

Contribuer à réduire le nombre de morts et de blessés, les dommages matériels et les effets nocifs sur la santé occasionnés par l'utilisation des véhicules automobiles, et à diminuer la consommation de carburant de ces derniers.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions suivantes :

Sécurité automobile : Élaborer des normes de sécurité pour les véhicules automobiles neufs fabriqués ou importés au Canada, appliquer ces normes en faisant l'essai de véhicules, en enquêtant sur des accidents et en répondant aux demandes de renseignements du public, ainsi qu'éduquer le public en matière de sécurité automobile.

Émissions des véhicules automobiles : Réduire la pollution atmosphérique en établissant et appliquant des normes d'émission de gaz d'échappement et d'évaporation pour les véhicules automobiles neufs fabriqués ou importés au Canada, et en administrant le Programme facultatif gouvernement-industrie d'économie de carburant.

Sommaires des ressources

La sous-activité Sécurité routière et réglementation automobile représente 30 % des ressources financières et 34 % des années-personnes de l'activité Surface.

Tableau 2-94 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité automobile						
Dépenses de fonctionnement	15 160	130	14 552	121	13 351	128
Dépenses en capital	1 926		1 685		2 051	
Subventions et contributions	87		87		99	
Émissions des véhicules automobiles						
Dépenses de fonctionnement	815	10	814	10	652	10
Dépenses en capital	895		895		873	
	18 883	140	18 033	131	17 026	138

Des recettes proviennent du recouvrement des frais auprès des industries et des autres utilisateurs gouvernementaux du Centre d'essais pour véhicules automobiles. Estimées à 0,2 million de dollars en 1990-1991, elles sont créditées au Trésor et ne peuvent être utilisées aux fins de cette sous-activité.

Résultats financiers en 1988-1989 : Il n'y a eu aucune différence nette importante entre les résultats financiers prévus pour 1988-1989 et les résultats réels.

Tableau 2-95 : Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget Principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité automobile						
Dépenses de fonctionnement	13 351	128	12 943	129	408	(1)
Dépenses en capital	2 051		1 704		347	
Subventions et contributions	99		87		12	
Émissions des véhicules automobiles						
Dépenses de fonctionnement	652	10	850	11	(198)	(1)
Dépenses en capital	873		1 006		(133)	
	17 026	138	16 590	140	436	(2)

Données sur le rendement et justification des ressources

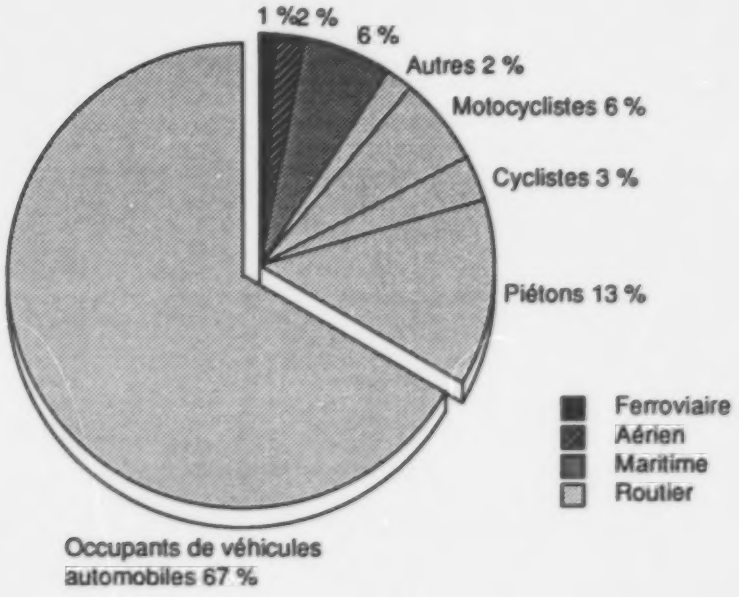
Données sur le rendement

Sécurité automobile : C'est sur le réseau routier qu'ont lieu quelque 90 % des décès par suite d'accidents de transport (fig 2-96). Les occupants de véhicules automobiles sont la catégorie de morts la plus importante. Les programmes fédéraux ont contribué à une baisse marquée du taux de mortalité routière - le nombre de décès pour 10 000 véhicules enregistrés a diminué de 35 % au cours de la décennie qui a pris fin en 1988. Toutefois, il y a toujours plus de 4 000 personnes par an qui sont tuées sur la route, cause la plus fréquente du décès des personnes de moins de 30 ans.

En 1990-1991, des essais seront faits sur plus de 100 véhicules au Centre d'essais pour véhicules automobiles pour confirmer la déclaration de conformité aux normes canadiennes que fait elle-même l'industrie.

Environ 1 000 enquêtes détaillées sur des accidents appuieront les recherches et les activités d'élaboration de normes, et plus de 1 500 plaintes du public feront l'objet d'une enquête visant à assurer par un rappel la correction des défauts de véhicules, de pneus et de sièges pour enfants. De plus, 600 sociétés feront l'objet d'une vérification en 1990-1991, soit environ le tiers des sociétés qui construisent des véhicules au Canada sous le régime de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles.

Tableau 2-96 : Pourcentage de morts par mode de transport en 1988



Émissions des véhicules automobiles : Les véhicules automobiles sont la principale cause (de 25 à 30 %) de la pollution atmosphérique d'origine humaine au Canada. Les nouvelles normes s'appliquant aux gaz d'échappement des véhicules légers (1987) et des véhicules lourds (1988) auront pour effet de réduire le niveau des émissions de 30 à 40 %. Le ministre des Transports et le ministre de l'Environnement ont annoncé des mesures visant à accélérer la réduction des émissions des véhicules automobiles de manière à satisfaire aux objectifs nationaux et internationaux. Tous les ans, des lignes directrices sont publiées aux fins du Programme facultatif d'économie de carburant et le rendement de l'industrie est surveillé de près. Le grand public est informé de la consommation de carburant des véhicules légers. Ce programme a contribué à réduire de plus de 50 % la consommation de carburant moyenne du parc canadien de voitures neuves depuis 1973.

Justification des ressources :

Sécurité automobile : La principale mesure de prévention que le Ministère peut prendre, c'est d'accroître la sécurité des véhicules automobiles eux-mêmes, bien que l'élaboration de mesures destinées à être prises par d'autres gouvernements, l'industrie et des organismes de sécurité contribue aussi au succès du programme. Les enquêtes et l'étude et l'élaboration de normes de sécurité nécessitent des fonds de fonctionnement de 5,2 millions de dollars par an. Le programme de contrôle de conformité et les enquêtes sur les défauts nécessitent 3,5 millions de dollars, et il faut 3,1 millions de dollars pour le fonctionnement et l'entretien du Centre d'essais pour véhicules automobiles. Environ 0,4 million de dollars servent à informer le public.

Des ressources financières totalisant 2,0 millions de dollars serviront à acheter des véhicules en vue des essais de contrôle de la sécurité des véhicules et à acheter ou à modifier du matériel d'essai pour le Centre d'essais pour véhicules automobiles. Approvisionnements et Services Canada récupérera environ 0,5 million de dollars en revendant les véhicules d'essai.

Des contributions de 87 000 $ seront versées pour appuyer les efforts des organismes, des agences, des associations et des établissements qui effectuent des recherches sur les mesures à prendre pour la sécurité des usagers de la route, des véhicules ou du réseau routier.

Émissions des véhicules automobiles et consommation de carburant : L'élaboration et l'application de prescriptions antipollution et de lignes directrices sur la consommation de carburant nécessitent environ 0,8 million de dollars par an. Des ressources financières totalisant 1,0 million de dollars serviront à acheter des véhicules en vue des essais de conformité aux normes antipollution et à acheter ou à modifier du matériel d'essai pour le Centre d'essais pour véhicules automobiles.

E.5 Direction et administration

Objectif

Contribuer à accroître la sécurité des Canadiens qui utilisent l'infrastructure des transports de surface ou qui sont visés par elle, en assurant à l'Activité la direction et la gestion globales nécessaires, une gestion opportune et efficace des ressources, ainsi que des services à la direction.

Description

Cette sous-activité comprend les bureaux du sous-ministre adjoint (Surface) et du directeur de la Gestion des ressources et des Services à la direction et fournit des directives et son soutien à l'activité dans les domaines suivants : planification, gestion des ressources et services à la direction.

Sommaires des ressources

La sous-activité Direction et administration représente 2 % des ressources financières et 3 % des années-personnes de l'activité Surface.

Tableau 2-97 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Direction et administration						
Dépenses de fonctionnement	1 205	12	850	9	1 026	11
Dépenses en capital	42		37		96	
	1 247	12	887	9	1 122	11

Résultats financiers en 1988-1989 : Il n'y a eu aucune différence nette importante entre les résultats financiers prévus pour 1988-1989 et les résultats réels.

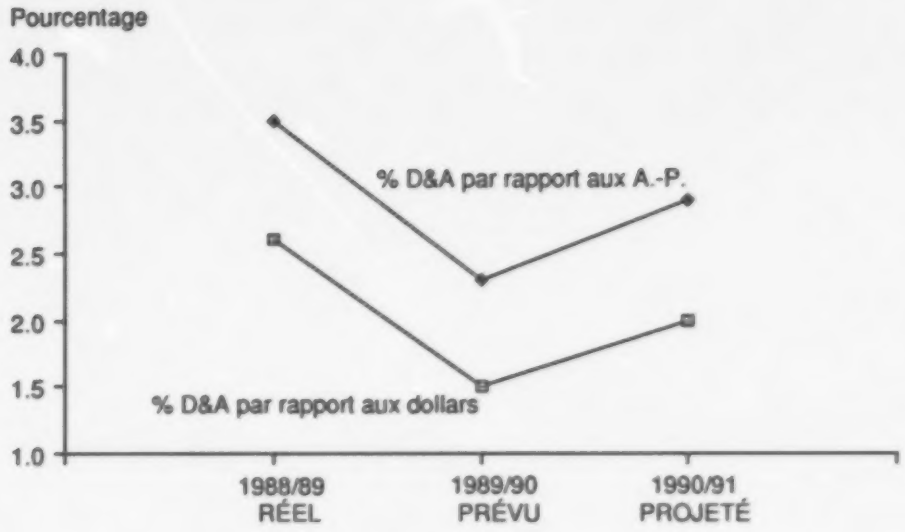
Tableau 2-98 : Résultats financiers en 1988-1989

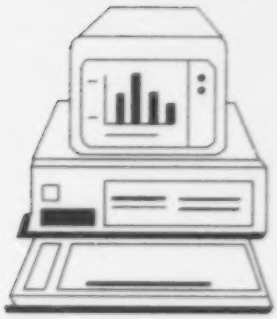
(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget Principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Direction et administration						
Dépenses de fonctionnement	1 026	11	1 197	15	(171)	(4)
Dépenses en capital	96		37		59	
	1 122	11	1 234	15	(112)	(4)

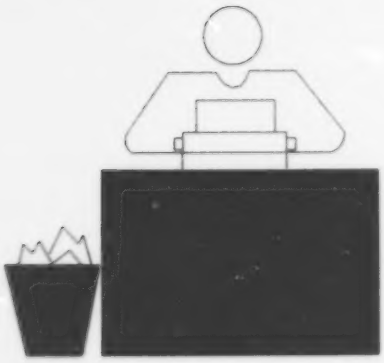
Données sur le rendement et justification des ressources

Cette sous-activité représentent pour le pourcentage suivant du total des dépenses de fonctionnement et des paiements de transfert afférents à l'Activité.

Tableau 2-99 : Pourcentage des ressources utilisé par la sous-activité Direction et administration







F. Administration du Ministère

Objectif

Assurer la direction globale, la gestion et des services à l'appui des composantes modales et des sociétés d'État de Transports Canada pour concourir au développement et au fonctionnement d'un système national de transport sûr et efficace.

Sous-objectifs

Gestion de l'ensemble du Ministère : Assurer la direction globale de Transports Canada et des sociétés d'État et organismes qui en relèvent pour garantir l'uniformité dans la réalisation des objectifs du gouvernement fédéral et de Transports Canada, particulièrement en matière de sécurité; assurer des services de planification des mesures de sûreté et d'urgence, de soutien juridique, d'affaires publiques et de revue et de sécurité pour aider la direction du Ministère à atteindre ses objectifs.

Finances et Administration : Veiller à l'acquisition, à la bonne garde, au contrôle et à l'aliénation des ressources financières et matérielles requises pour atteindre les objectifs du Ministère et pour aider le Ministère à gérer ses programmes de façon efficace et efficiente.

Personnel : assurer au Ministère une main-d'oeuvre compétente, dûment classifiée et représentative.

Description

L'Activité de l'Administration du Ministère assure la direction et la gestion du Ministère et des sociétés d'État par l'entremise des bureaux du Ministre, du Ministre d'État et du Sous-ministre. Le SMA, Finances et Administration, contrôle et dessert le Ministère au chapitre des finances, de la planification et de la programmation, du recouvrement des coûts et de l'évaluation économique, de la gestion de l'information, des conseils en gestion, des services du matériel et des marchés et de la gestion des installations. Le SMA Personnel contrôle et fournit des services centraux de formation du personnel au Ministère. Citons, parmi les autres services, la vérification interne, la revue et l'évaluation des programmes, les affaires publiques, le contentieux, la sécurité et la planification d'urgence.

Sommaires des ressources

L'Activité de l'Administration du Ministère représente environ 7,4 % du total des dépenses nettes du Ministère pour 1990-1991 et 12,4 % du total des années-personnes.

Figure 2-100 : Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-89	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Fonctionnement						
Gestion de l'ensemble du Ministère	27 276	348	34 496	389	25 921	370
Finances et Administration	72 758	1 127	81 677	1 249	73 241	1 320
Personnel	58 142	979	61 844	998	58 323	1 003
	158 176	2 454	178 017	2 636	157 485	2 693
Dépenses en capital						
Gestion de l'ensemble du Ministère	123		1 204		913	
Finances et Administration	8 680		14 004		9 925	
Personnel	2 604		3 683		2 983	
	11 407		18 891		13 821	
Paiements de transfert						
Gestion de l'ensemble du Ministère	320		320		20	
	169 903	2 454	197 228	2 636	171 326	2 693
Recettes et recouvrement						
Finances et Administration	3 847		3 847		4 098	
Personnel	5 222		5 365		5 426	
	9 069		9 212		9 524	
Total	160 834		188 016		161 802	
Années-personnes*:						
Contrôlées par le CT		2 454		2 636		2 693
Autres		18		14		-
Total		2 472		2 650		2 693

* Voir p. 3-4 pour plus de renseignements sur les années-personnes.

Explication de la différence : Pour 1990-1991, les besoins financiers sont inférieurs d'environ 27,2 millions de dollars, soit 14,5 %, à ce qui avait été prévu en 1989-1990. Cette diminution est attribuable principalement aux facteurs suivants :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
Dépenses de fonctionnement :	
• diminution de diverses dépenses de fonctionnement mineures.	(19,8)

	En millions de dollars
Dépenses en capital :	
• diminution des besoins pour l'acquisition de petits équipements.	(6,9)
• diminution des besoins pour le système d'administration de l'Institut de formation de Cornwall (Ontario).	(1,1)
• augmentation des coûts de construction du Centre de données de Transports Canada.	0,7

Explication des prévisions de 1989-1990 : Les prévisions de 1989-1990 pour l'Administration du Ministère se situent à 24,9 millions de dollars, soit 15,3 % de plus que le Budget des dépenses 1989-1990 de 163,1 millions de dollars et ce, en raison des principaux facteurs suivants :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
Dépenses de fonctionnement :	
• augmentation des activités de la Sécurité de 38 années-personnes;	1,9
• augmentation en raison du transfert de 10 années-personnes de l'Office national des Transports;	0,4
• augmentation en raison de la création d'un Secrétariat aux enquêtes;	1,2
• augmentation en raison de l'étalement de la réduction des effectifs du Personnel, des Finances et de l'Administration;	1,9
• augmentation en raison du déficit relativement aux augmentations pour des ententes non signées;	3,4
• augmentation des besoins pour le Groupe de travail sur la cession des aéroports;	0,6
• augmentation des besoins de Finances et Administration en raison des coûts plus élevés des services d'entrepreneurs;	2,4

	En millions de dollars
• augmentation des besoins des Affaires publiques;	0,4
• diverses augmentations légères de la charge de travail.	5,9

Dépenses en capital :

• augmentation due à l'amélioration des installations de traitement électronique des données – Finances et Administration	4,5
– Personnel	1,4
– divers	0,6

Paiements de transfert :

• établissement d'une contribution pour une étude de faisabilité sur la cession des aéroports.	0,3

Tableau 2-101 : Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989					
	Réel		Budget principal des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Gestion de l'ensemble du Ministère	26 854	370	24 977	361	1 877	9
Finances et Administration	83 166	1 320	82 175	1 348	991	(28)
Personnel	61 306	1 003	58 806	991	2 500	12
	171 326	2 693	165 958	2 700	5 368	(7)
Recettes et recouvrements						
Finances et Administration	4 098		3 847		251	
Personnel	5 426		5 222		204	
	9 524		9 069		455	
Total	161 802		156 889		4 913	
Années-personnes*:						
Contrôlées par le CT		2 693		2 700		(7)
Autres		-		-		-
		2 693		2 700		(7)

* On a commencé à rendre compte des "autres" années-personnes en 1989-1990. Voir p. 3-4.

Explication de la différence : Les besoins financiers réels se sont chiffrés à 4,9 millions de dollars, soit 3,1 %, de plus que les prévisions du plan original, principalement à cause des facteurs suivants :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• diverses augmentations légères de la charge de travail;	(2,1)
• augmentation des recettes et des frais recouvrés;	(0,5)
• augmentation attribuable au rajustement du calcul du coût des salaires;	1,4
• augmentation des besoins en capital pour la construction du Centre des données de Transports Canada;	0,8
• amélioration des installations de traitement électronique des données;	5,3

Données sur le rendement et justification des ressources

Gestion de l'ensemble du Ministère :

Groupe de travail sur la cession des aéroports : Ce groupe de travail est responsable de la gestion et de la négociation de la cession d'aéroports fédéraux canadiens à des administrations aéroportuaires locales; il doit notamment élaborer les principes, les politiques et les analyses devant aboutir à des propositions de cession en règle.

Secrétariat aux enquêtes : Cette unité appuie la Commission d'enquête sur l'accident de Dryden, l'Enquête judiciaire sur l'accident de Gander, les groupes de travail du Ministre sur l'aviation et la Politique internationale de l'air ainsi que d'autres activités du Ministre de cette nature. Le Secrétariat offre des services complets pour assurer le fonctionnement efficace de ces organismes, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de Transports Canada. Ce Secrétariat représente le ministère et s'assure qu'il est bien représenté dans toutes les auditions, réunions, etc.

Sécurité et planification d'urgence : Ce groupe a pour mission de mettre en place des plans d'urgence et de sûreté pour le système de transport multimodal national. Il élabore et met en oeuvre les politiques et les programmes législatifs de Transports Canada donnant effet à toutes les politiques de planification d'urgence et de sûreté du gouvernement qui s'appliquent au Ministère et au système de transport; il

coordonne le programme de sûreté de l'aviation civile afin d'empêcher les actes illicites menaçant la sécurité de l'aviation civile, et il dirige et prépare toute la planification multimodale de Transports Canada aux niveaux national, international et de l'OTAN. Les initiatives du gouvernement en matière de cession des aéroports augmenteront la charge de travail dans le domaine de la sûreté et de la planification d'urgence.

Revue : Le groupe de la Revue assume les fonctions de vérification interne et d'évaluation des programmes, ainsi que les fonctions de secrétaire du Conseil d'examen des programmes. Les résultats obtenus, qui se présentent sous forme de notes d'évaluation et de recommandations subséquentes aux évaluations et aux vérifications, permettent au Ministère de réaliser des économies grâce à une meilleure utilisation des ressources. Le Ministère a approuvé plus de 95 % des recommandations du groupe de la Revue par le passé, et a donné suite à ces recommandations. Ce groupe entend maintenir le niveau actuel de couverture et de qualité de conseils dans l'avenir.

Affaires publiques : Cette unité, qui est présente dans la RCN et dans dix bureaux régionaux, a pour mission d'assurer des communications bilatérales efficaces, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du Ministère. Pour cela, elle doit planifier, mettre en oeuvre et contrôler les plans de communication et donner des conseils à cet égard. Elle prévoit continuer sa production, deux fois par jour, de coupures de journaux, sa production hebdomadaire d'analyses et de résumés de rapports de presse, sa publication de rapports annuels, des magazines **Transpo** et **TC Express** de même que de brochures et dépliants divers. Ses activités comprennent également la gestion des expositions publicitaires et des projets audio-visuels au nom d'autres groupes. La mise au point de plans de communication pour chaque document du Cabinet (100 par année) et les principales activités du Ministère ainsi que d'un plan de communication stratégique annuel sera une priorité.

Finances et Administration:

Gestion du groupe Finances et Administration : Le Bureau du Sous-ministre adjoint dirige et contrôle l'ensemble de la gestion des finances, du matériel, des marchés, de l'information et autres activités de gestion du Ministère.

Le Bureau du Directeur, **Développement organisationnel et gestion des ressources**, est responsable de la gestion et de la mise en oeuvre de la réduction des effectifs, de la réduction du déficit et de la gestion des ressources financières et humaines au sein du Groupe. Ce bureau participe actuellement à l'élaboration et à la direction d'une stratégie de changement organisationnel au sein du Groupe et d'une stratégie de réduction des effectifs et du déficit.

Finances - Administration centrale : Le Bureau du Directeur général, Recouvrement des coûts et évaluations économiques, élabore, met en oeuvre et dirige les programmes et stratégies sur le recouvrement des coûts. De

plus, il est responsable de la conception de systèmes de comptabilité des coûts de revient, de la prestation de services de comptabilité des coûts de revient, d'analyses économiques et de l'évaluation des dépenses proposées. Les travaux de cette Direction générale concernant la mise en oeuvre d'un système complet de recouvrement des coûts et l'amélioration de la comptabilité des coûts de revient permettra à Transports Canada d'atteindre l'un de ses principaux objectifs, c'est-à-dire la réduction de ses demandes au trésor national malgré l'augmentation des coûts de fonctionnement et une forte hausse de la charge de travail en raison de l'augmentation du trafic.

Le Bureau du Directeur général, **Finances**, est responsable de la prestation de services, conseils et interprétations financiers professionnels. À cet effet, il élabore et met en oeuvre des politiques, systèmes et procédures nationaux en ce qui a trait à la comptabilité, à la planification et à la programmation financières. Le Bureau coordonne la préparation et l'analyse du Plan opérationnel, du Budget, du Programme d'immobilisations et autres rapports financiers de Transports Canada. En 1990-1991, cette Direction générale s'occupera de l'élaboration d'un plan d'investissement ministériel complet, de la mise en oeuvre d'une politique de comptabilité des immobilisations, de la promulgation des versions révisées des politiques financières et du Manuel de procédures du Ministère et de l'élaboration d'un projet de système financier intégré pour le Ministère.

Services financiers - Administration centrale : Le Bureau du Directeur, Services de conseillers en gestion offre des services de consultation dans le but d'améliorer les pratiques de gestion et la productivité et l'efficacité de l'ensemble du programme et d'aider à l'atteinte des priorités et objectifs du Ministère.

Le Bureau du Directeur général, **Services de gestion de l'information**, offre tous les services d'information, tant automatisés que manuels. Il est responsable de l'élaboration, de la formation, de l'installation, de l'entretien, de l'évaluation et de la mise à jour pour les applications informatiques du matériel et des logiciels pour micro-ordinateurs, mini-ordinateurs, ordinateurs intermédiaires et ordinateurs principaux. Un nouvel édifice est actuellement en construction à l'aéroport d'Ottawa pour assurer un milieu sécuritaire et stable au réseau national de Transports Canada (RTC). Il devrait ouvrir ses portes en 1991. Comme le Ministère dépend de plus en plus des systèmes informatiques pour tenter d'augmenter son efficacité pour atteindre ses objectifs, on prévoit des augmentations dans les domaines des applications informatiques, et surtout dans le secteur des micro-ordinateurs et des services de communication. La Direction générale dresse chaque année un Plan des techniques de l'information qui décrit les stratégies de planification pour les nouvelles technologies afin de rehausser la productivité pour satisfaire aux objectifs et aux programmes du ministère. De plus, la Direction générale est responsable de la prestation de services de courrier et de messagers, de la gestion des données, de la gestion des documents, des services de documentation, de la gestion des formules, de la gestion des micrographiques, du traitement de texte, de la conception graphique et des demandes d'imprimerie du Ministère.

Le Bureau du Directeur général, **Gestion du matériel, des marchés et des installations**, est responsable de la direction fonctionnelle et des services dans les domaines de gestion des approvisionnements, des marchés, des installations et des biens afin d'obtenir le meilleur rapport pour les investissements du ministère. Ce Bureau renferme le Groupe de travail sur l'aménagement des locaux, nouvellement créé, qui va coordonner le déplacement temporaire ou permanent d'employés de la Tour C et du Podium de Place de Ville pendant et après les travaux de rénovation et d'enlèvement de l'amiante.

Opérations régionales : La toute nouvelle Direction générale, Opérations régionales, est responsable de la prestation de services et de conseils professionnels aux Groupes opérationnels des Régions en ce qui a trait aux finances, à la gestion de l'information, à la gestion du matériel, des marchés et des installations. Le but premier de la réorganisation était de normaliser les structures hiérarchiques par la réunion des services financiers et administratifs sous une seule direction dans chaque région, et d'améliorer ainsi l'efficacité de la prestation de ces services aux Groupes opérationnels.

Personnel :

Gestion de groupe : Cette unité regroupe les bureaux du sous-ministre adjoint Personnel, de l'adjoint exécutif et de l'unité de Gestion des ressources. Ce secteur de résultat important a pour fonction première de gérer les ressources du Groupe par la mise au point et le perfectionnement de systèmes d'information et de garantir la réalisation des objectifs opérationnels du Groupe.

Gestion fonctionnelle : Cette unité comprend les Directions générales des relations de travail et des politiques de personnel et de planification qui fournissent aide et conseils fonctionnels à la haute direction du Ministère et aux agents régionaux du personnel.

Opérations de personnel : Cette unité comprend les Directions générales des opérations régionales du personnel et de l'affectation et du perfectionnement de la haute direction, qui sont directement responsables de la prestation des services du personnel aux gestionnaires du Ministère.

Formation : Cette unité comprend le Contrôle et la coordination de la formation, l'Institut de formation de Transports Canada (IFTC) et le Collège de la Garde côtière canadienne (CGCC).

L'IFTC offre des cours de formation technologique fondamentale et avancée à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne, des ingénieurs et techniciens en électronique, du personnel maritime, des techniciens en météorologie et des spécialistes de l'information de vol. Il offre aussi des cours en technologie de la formation à l'intention des instructeurs et des cours de gestion des transports à l'intention des cadres du Ministère. En 1988-1989, l'IFTC a donné 112 974 jours-élèves d'instruction et prévoit en donner 114 000 en 1989-1990 et 1990-1991.

Le CGCC offre le programme de formation d'officiers, qui est un programme postsecondaire d'une durée de quatre ans en navigation ou en mécanique maritime. Ce programme, qui est offert en anglais ou en français, comprend le service en mer. Depuis 1969, le Collège a décerné 747 diplômes d'élèves-officiers. Le nombre d'élèves inscrits est actuellement de 16 en première année, 21 en deuxième, 21 en troisième et 24 en quatrième. De plus, le Collège offre des cours aux officiers de la Flotte et autres, organise des rencontres et des séminaires ainsi que des cours d'une durée allant de 8 à 26 semaines, en vertu du programme d'aide à la formation maritime des Antilles. À ce jour, ce programme a décerné des diplômes à 411 élèves provenant de 17 États antillais.

Les tableaux 2-102 et 2-103 résument le rapport entre les années-personnes et les dépenses de fonctionnement brutes de l'Administration du Ministère et celles de l'ensemble du Ministère (moins les paiements aux Sociétés d'État).

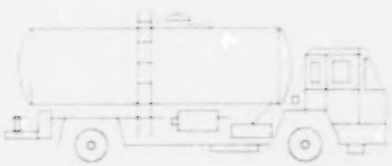
Tableau 2-102 : Rapport entre les dépenses de l'Administration du Ministère et le total des dépenses de fonctionnement du Ministère

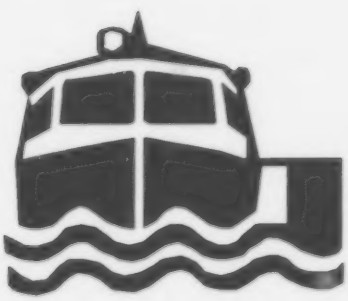
(en milliers de dollars)	Budget principal des dépenses 1990-1991	Prévisions 1989-1990	Réel 1988-1989
Total pour le Ministère	1 796 720	1 805 976	1 670 047
Pourcentage de différence - Année précédente	(0,5)	8,1	
Administration du Ministère	158 176	178 017	157 485
Pourcentage de différence - Année précédente	(11,1)	13,0	
Pourcentage du Total	8,8	9,9	9,4

Tableau 2-103 : Rapport entre les années-personnes affectées à l'Administration du Ministère et le total des années-personnes* pour l'ensemble du Ministère

	Budget principal des dépenses 1990-1991	Prévisions 1989-1990	Réel 1988-1989
Total pour le Ministère	19 839	20 226	20 444
Pourcentage de différence - Année précédente	(1,9)	(1,1)	
Administration du Ministère	2 454	2 636	2 693
Pourcentage de différence - Année précédente	(6,9)	(2,1)	
Pourcentage du total	12,4	13,0	13,1

* Limitées aux années-personnes controllées par le CT.





Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Le tableau 3-1 présente les dépenses nettes du Programme de Transports Canada par article courant. Y figurent les dépenses et les recettes du fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes. D'autres ventilations du tableau 3-1, établissant une distinction entre les besoins financiers comblés à même les crédits votés et ceux comblés à même le fonds renouvelable, sont présentées au tableaux 3-2 et 3-3, pp. 3-2, 3-3.

Tableau 3-1: Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Personnel			
Traitements et salaires	899 858	897,821	845 384
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	142 534	139 163	119 731
Autres coûts	32 525	32 527	30 937
	1 074 917	1 069 511	996 052
Biens et services			
Transports et communications	108 900	116 199	120 054
Information	10 796	12 288	12 976
Services professionnels et spéciaux	195 029	205 275	267 783
Location	15 300	16 117	16 631
Achat de services de réparation et d'entretien	100 755	100 595	143 862
Services publics, fournitures et approvisionnements	137 601	136 612	146 923
Paiements aux sociétés d'État	659 151	889 164	779 033
Autres subventions et paiements	153 422	149 379	148 647
	1 380 954	1 625 629	1 635 909
Total des dépenses de fonctionnement	2 455 871	2 695 140	2 631 961
Capital			
Terrains, bâtiments et ouvrages	300 360	437 438	214 236
Machines et matériel	395 344	227 823	246 487
Total des dépenses en capital	695 704	665 261	460 723*
Paiements de transfert**	259 451	266 386	332 263
Dépenses totales	3 411 026	3 626 787	3 424 947
Recettes à valoir sur le crédit/fonds renouvable	1 238 747	1 179 814	1 122 416
Total des dépenses budgétaires nettes	2 172 279	2 446 973	2 302 531
Postes non budgétaires (Prêts, dotations en capital et avances)	-	17 300	1 000
	2 172 279	2 464 273	2 303 531

* Voir notes du tableau 3-2 (page suivante).
** Tient compte d'un paiement statutaire pour le Pont Victoria.

Le Tableau 3-2 donne un aperçu, pour l'ensemble du programme, de l'importance du financement provenant du Fonds renouvelable par rapport aux affectations.

Tableau 3-2: Détails des besoins financiers par article, répartis entre les crédits votés et le fonds renouvelable - Ministère

(en milliers de dollars)	Crédits votés			Fonds renouvelable		
	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel* 1988-1989
Personnel						
Traitements et salaires	831 785	831 721	761 796	68 073	66 100	59 128
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	128 848	127 663	119 846	13 686	11 500	11 235
Autres coûts	30 520	30 527	29 179	2 005	2 000	1 758
	991 153	989 911	910 821	83 764	79 600	72 121
Biens et services						
Transports et communications	105 469	113 009	107 970	3 431	3 100	3 101
Information	9 800	11 388	10 129	996	900	580
Services professionnels et spéciaux	154 520	169 175	155 802	40 509	36 100	32 266
Location	14 747	15 617	15 272	553	500	459
Achat de services de réparation et d'entretien	90 019	92 495	76 877	10 736	8 100	7 617
Services publics, fournitures et approvisionnements	105 213	107 312	100 490	32 388	29 300	28 391
Paiements aux sociétés d'État	659 151	889 164	799 033	-	-	-
Autres subventions et paiements	6 098	6 657	6 352	147 324	142 722	141 799
	1 145 017	1 404 907	1 251 925	235 937	220 722	214 213
Dépenses de fonctionnement	2 136 170	2 394 818	2 162 746	319 701	300 322	286 334
Capital						
Terrains, bâtiments et ouvrages (08)	231 405	337 786	222 954	68 955	99 652	117 537
Machines et matériel (09)	391 207	221 475	295 104	4 137	6 348	8 008
Dépenses en capital*	622 612	559 261	518 058	73 092	106 000	125 545
Paiements de transfert	259 451	226 386	332 264	-	-	-
Dépenses totales	3 018 233	3 220 465	3 013 068	392 793	406 322	411 879
Recettes à valoir sur le crédit/fonds renouvelable	751 720	702 613	655 521	487 027	477 201	466 895
Dépenses budgétaires nettes	2 266 513	2 517 852	2 357 547	(94,234)	(70 879)	(55 016)
Postes non budgétaires (Prêts, dotations en capital et avances)	0	17 300	1 000	-	-	-
	2 266 513	2 535 152	2 358 547	(94,234)	(70 879)	(55 016)

* Données sur les Comptes publics - la colonne de 1988-1989 du tableau 3-1 - expose des données inférieures de 182,8 millions de dollars relativement aux dépenses réelles en capital. Ces dépenses s'élèvent approximativement à 643,6 millions de dollars pour l'ensemble du Ministère. En raison du caractère absolu des Articles courants de dépenses pour tout le gouvernement, on ne tient aucun compte distinct de cette partie des traitements, salaires, transports, communications et services professionnels et spéciaux, etc. pour lesquels un budget est établi, dépensé et imputé au crédit 5 des immobilisations. Les données pour 1989-1990 et 1990-1991 tiennent compte du partage approprié, tout comme le font toutes les autres données en capital pour 1988-1989 qui sont énoncées ailleurs dans les Sections 1, 2 et 3.

Le Groupe des Aéroports de Transports Canada comprend les principaux aéroports fédéraux qui sont financés au moyen d'un fonds renouvelable, ainsi que les aéroports financés par l'État et les aéroports faisant l'objet d'une entente de développement, ces derniers étant financés au moyen d'affectations.

Le tableau 3-3 fournit les détails des divers mécanismes de financement qui constituent l'ensemble des sources de financement du Groupe des Aéroports.

Tableau 3-3: Détails des besoins financiers par article, répartis entre les crédits votés et le fonds renouvelable - Groupe des Aéroports

(en milliers de dollars)	Crédits votés			Fonds renouvelable		
	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989	**Budget des dépenses 1990-1991**	Prévu 1989-1990	Réel 1988 1989
Personnel						
Traitements et salaires	**85 635**	86 200	78 711	**68 073**	66 100	59 128
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**13 273**	12 800	12 531	**13 686**	11 500	11 235
Autres coûts	**4 461**	4 900	4 613	**2 005**	2 000	1 758
	103 569	103 900	95 855	**83 764**	79 600	72 121
Biens et services						
Transports et communications	**9 978**	9 600	10 084	**3 431**	3 100	3 101
Information	**1 024**	1 200	1 245	**996**	900	580
Services professionnels et spéciaux	**32 931**	32 600	35 007	**40 509**	36 100	32 266
Location	**2 108**	2 000	2 212	**553**	500	459
Achat de services de réparation et d'entretien	**2 855**	3 200	3 585	**10 736**	8 100	7 617
Services publics, fournitures et approvisionnements	**26 042**	23 500	26 921	**32 388**	29 300	28 391
Paiements aux sociétés d'État	**-**	-	-	**-**	-	-
Autres subventions et paiements	**400**	500	234	**147 324**	142 722	141 799
	75 338	72 600	79 288	**235 937**	200 722	214 213
Dépenses de fonctionnement	**178 907**	176 500	175 143	**319 701**	300 322	286 334
Capital						
Terrains, bâtiments et ouvrages (08)	**74 722**	94 083	106 815	**68 955**	99 652	117 537
Machines et matériel (09)	**7 154**	8 617	14 197	**4 137**	6 348	8 008
Dépenses en capital	**81 876**	102 700	121 012	**73 092**	106 000	125 545
Paiements de transfert	**49 410**	48 700	42 472	**-**	-	-
Dépenses totales	**310 193**	327 900	338 897	**392 793**	406 322	411 879
Recettes à valoir sur le crédit/fonds renouvelable	**310 193**	362 295	324 714	**487 027**	477 201	466 895)
Dépenses budgétaires nettes	**0**	(34 395)	14 183	**(94,234)**	(70 879)	(55 016

2. Besoins en personnel

Le tableau 3-4 ventile le nombre d'employés par activité et le tableau 3-5 montre les années-personnes et la provision pour le traitement moyen par catégorie. Les dépenses en personnel représentent 31,5 % des dépenses brutes totales du Programme.

Tableau 3-4: Besoins en années-personnes par activité

	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Politiques et Coordination	297	321	355
Marine/Garde côtière canadienne	5 866	5 900	6 036
Aviation	6 904	7 058	7 086
Aéroports - principaux aéroports fédéraux	1 765	1 792	1 752
- financés par l'Etat	2 135	2 129	2 212
Sous-total Aéroports	3 900	3 921	3 964
Surface	418	390	310
Administration du Ministère	2 454	2 636	2 693
Années - personnes :			
- Controles par le CT	19 839	20 226	20 444
- Autres*	18	14	-
	19 857	20 240	20 444

* On a commencé à rendre comptes des années personnes en 1989-1990.

Tableau 3-5: Détails des besoins en personnel

	Années-personnes contrôlées			Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement moyen 1990-1991
	1990-91	1989-90	1988-89		
Gestion	305	294	276	59 000 - 132 700	77 483
Scientifique et professionnel					
Architecture et planification urbaine	6	6	3	20 623 - 70 810	55 532
Chimie	8	8	7	18 666 - 66 672	46 879
Economie, sociologie et statistique	106	115	114	16 751 - 75 800	55 873
Enseignement	29	29	31	17 092 - 65 873	53 852
Génie et arpentage	575	498	489	27 613 - 74 810	56 120
Bibliothéconomie	7	10	11	24 255 - 57 502	40 402
Science physique	9	8	5	21 430 - 73 473	55 764
Psychologie	4	5	6	28 536 - 66 456	57 502
Recherche scientifique	2	0	0	32 948 - 79 964	-
Administration et service extérieur					
Services administratifs	1 057	1 063	1 036	16 702 - 69 615	44 947
Administration des systèmes informatiques	166	157	172	22 310 - 73 032	44 766
Administration financière	243	211	211	16 200 - 63 422	48 339
Services d'information	56	50	53	16 567 - 64 300	51 201
Organisation et méthodes	20	30	32	16 368 - 64 300	51 655
Gestion du personnel	213	184	206	15 669 - 64 315	47 682
Administration des programmes	825	809	805	16 702 - 69 615	47 361
Achat et approvisionnement	133	118	121	15 576 - 65 218	42 105
Technique					
Opérations des aéronefs	596	573	570	43 336 - 67 836	56 379
Contrôle de la circulation aérienne	1 983	2 050	2 070	16 677 - 74 613	61 848
Dessin et illustration	126	123	110	18 979 - 49 181	36 450
Soutien de l'enseignement	2	2	1	13 077 - 34 792	33 028
Elec°ronique	1 653	1 656	1 648	19 025 - 59 468	44 268
Génie et soutien scientifique	272	289	257	17 131 - 62 057	44 800
Technique générale	789	825	829	15 415 - 67 933	40 715
Photographie	2	2	2	20 986 - 38 240	30 094
Opérations radio	1 210	1 175	1 201	16 481 - 53 763	35 699

Tableau 3-5: Détails des besoins en personnel (suite)

	Années-personnes* Contrôlées			Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement moyen
	1990-1991	1989-1990	1988-1989		1990-1991
Officiers de navire	936	973	956	27 088 - 67 311	39 866
Soutien des sciences sociales	61	62	71	15 415 - 70 474	40 722
Inspection technique	554	560	512	15 415 - 70 384	50 979
Soutien administratif					
Communications	42	51	57	18 745 - 38 826	29 721
Traitement des données	66	69	76	16 410 - 45 299	32 180
Commis aux écritures et aux règlements	2 083	2 110	2 052	15 778 - 38 728	28 774
Mécanographie	28	33	31	15 452 - 30 832	32 317
Secrétariat, sténographie, dactylographie	615	720	718	15 637 - 38 975	28 200
Exploitation					
Pompiers	579	590	637	27 219 - 53 979	37 696
Manoeuvres et hommes de métier	2 227	2 324	2 467	19 013 - 47 501	32 180
Services divers	173	207	184	16 237 - 48 795	28 774
Chauffage, force motrice et opération de machines fixes	94	102	111	23 104 - 46 353	32 317
Gardiens de phare	204	215	333	19 562 - 36 295	28 200
Equipages de navire	1 722	1 858	1 858	21 444 - 33 288	26 233
Autres	62	62	115		
	19 839	20 226	20 444		

	Autres Années-personnes*			Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement moyen
	1990-1991	1989-1990	1988-1989		1990-1991
Exécutif	2	2	-	109,000 - 158,000	-
Administration et service extérieur	16	12	-	14 810 - 132 700	51,000
	18	14	-		

* L'expression **"années-personnes"** désigne l'emploi d'une personne pendant une année complète ou l'équivalent (par exemple, l'emploi de trois personnes pendant quatre mois chacune). Une année-personne peut viser les employés rémunérés au tarif des heures normales (au Canada ou à l'étranger), permanents ou non, à temps plein ou partiel, saisonniers, nommés pour une période déterminée ou occasionnels et les autres types d'employés.

Les **années-personnes contrôlées** sont assujetties au contrôle du Conseil du Trésor. À quelques exceptions près, le Conseil du Trésor contrôle directement le nombre d'années-personnes des ministères et organismes énumérés à l'annexe I des parties I et II de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique. Le Conseil du Trésor ne contrôle pas les années-personnes concernant le personnel des ministres nommé en vertu de l'article 39 de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique et toutes les nominations faites en vertu d'un décret. En outre, les années-personnes de certains ministères et organismes peuvent être exemptées du contrôle du Conseil du Trésor. Dans la partie II du Budget des dépenses, les années-personnes contrôlées sont identifiées comme années-personnes "autorisées".

Les **"autres" années-personnes** ne sont pas assujetties au contrôle du Conseil du Trésor mais sont divulgées à la partie III du Budget des dépenses, dans un tableau comparatif avec les années précédentes, à l'appui des dépenses en personnel requises énoncées dans le Budget des dépenses.

Note : Les colonnes des années-personnes présentent la répartition prévue, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées et des autres années-personnes pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitements de chacun des groupes professionnels au 1er octobre 1989. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

3. Dépenses en capital

Le total des dépenses en capital pour 1990-1991 s'élève à 695,7 millions de dollars, comptant pour 32,0 % du total des dépenses budgétaires nettes du Ministère. Le tableau 3-6 donne un résumé des dépenses en capital par activité et par élément d'immobilisations (c.-à-d. les catégories de grands projets d'immobilisations utilisées pour gérer les dépenses en capital du Ministère).

Tableau 3-6 : Dépenses en capital par activité et par élément d'immobilisations

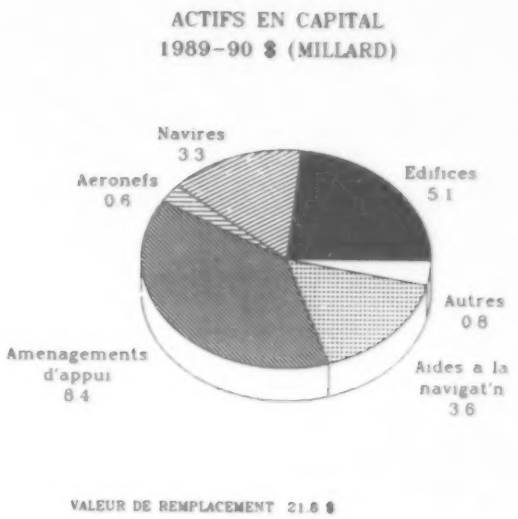
(en milliers de dollars)		Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989	Pour détails voir page
Politiques et Coordination		1 173	1 102	1 382	
Marine	- Flotte	75 318	89 064	63 885	
	- Havres et Ports	53 944	32 814	39 072	
	- Autres services de la Garde côtière	90 584	81 253	73 709	
	Sous-total Marine	219 846	203 131	176 666	3-9
Aviation	- Services de la navigation aérienne	279 265	221 503	189 655	
	- Services des aéronefs	23 753	4 453	9 121	
	- Autres services du Groupe Aviation	2 079	4 233	2 901	
	Sous-total Aviation	305 097	230 189	210 677	3-15
Aéroports	- Principaux aéroports fédéraux[1]	73 092	106 000	125 545	
	- Aéroports financés par l'Etat	76 767	96 408	118 089	
	- Autres aéroports	5 109	6 292	2 923	
	Sous-total Aéroports	154 968	208 700	246 557	3-24
Surface[2]		3 213	3 248	3 500	
Administration du Ministère		11 407	18 891	13 821	3-32
Total du Ministère		695 704	665 261	643 603	
% de variation par rapport à l'année précédente		4,6	3,4		

[1] Les dépenses en capital des principaux aéroports fédéraux, financées à même un fonds renouvelable statutaire, ne sont pas comprises dans les ressources en capital du crédit 5 à la page 1-4.
[2] Les activités Politiques et Coordination et Surface ne comptent aucun projet d'immobilisations de plus d'un million de dollars.

Le programme d'immobilisations du Ministère est géré au moyen d'une stratégie d'investissements à moyen terme reposant sur les rénovations et le remplacement des biens existants durant leur cycle de vie. Cette mesure a pour objet de protéger l'existence d'une infrastructure nationale de transport sûre et efficace mise à la disposition des expéditeurs, transporteurs et des voyageurs. La stratégie prévoit également l'expansion des secteurs touchés par des problèmes de congestion et de capacité insuffisante, notamment aux aéroports internationaux de Vancouver et de Toronto.

Les immobilisations du Ministère dans l'infrastructure nationale des transports sont actuellement évaluées à 21,8 milliards (coût de remplacement), sans compter les immobilisations qui appartiennent aux sociétés d'État. Ces immobilisations et, par conséquent, le programme d'immobilisations du Ministère sont concentrés sur les modes Air et Marine (voir tableau 3-7 ci-dessous). Les modes Route et Chemin de fer, qui relèvent respectivement de la compétence des provinces et de l'État, sont financés à même le crédit des Subventions et contributions (voir p. 3-38) plutôt que par le crédit des Dépenses en capital.

Tableau 3-7 : Valeurs Immobilisées - Transports Canada



Pour l'exercice budgétaire, le Ministère évalue à 80,4 millions de dollars la réduction attribuable au retard de projets d'immobilisations. Cette estimation tient compte du fait qu'il est inévitable que sur le nombre assez élevé de ces projets, certians soient retardés par des indidents indépendants de la volonté du Ministère tels que des conflits de travail, des différends contractuels, la pénurie de matériel, l'insolvabilité d'entrepreneurs, voire les conditions météorologiques. Sur plusieurs années, il est possible par des méthodes statistiques et par appréciation de mesurere l'effet de ces incidents et de prévoir avec assez de précision l'importance du retard de l'ensemble du programme d'immobilisations. Le tableau 3-8 indique l'effet de retards sur le programme d'immobilisations de 1990-1991, par activité. La colonne intitulée "Projets inscrits" est celle des projets figurant aux tableaux 3-9 à 3-12 inclusivement.

Tableau 3-8 : Réduction des dépenses en capital pour retard - Budget des dépenses 1990-1991

(en millier de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991				
	Projets inscrits	Non inscrits	Total du Programme	Réduction pour retard	**Total**
Politique et Coordination	-	1 173	1 173	-	**1 173**
Marine/Garde côtière canadienne	167 919	63 278	231 197	11 351	**219 846**
Aviation	311 595	44 094	355 689	50 592	**305 097**
Aéroport - principaux aéroports fédéraux	37 744	49 864	87 608	14 516	**73 092**
- financés par l'État	37 919	47 909	85 828	3 952	**81 876**
Sous-total Aéroports	75 663	97 773	173 436	18 468	**154 968**
Surface	-	3 213	3 213	-	**3 213**
Administration du Ministère	8 450	2 957	11 407	-	**11 407**
Total	563 627	212 488	766 115	80 411	**695 704**

Dans les pages suivantes, les divers projets d'immobilisations sont ventilés par activité, sous-activité, province et lieu. Lorsque le lieu ne figure pas en caractère gras, c'est que le projet en englobe plusieurs. Les explications du fait que le coût total estimatif de projets a varié de 20 % ou de 1 million de dollars (selon le plus important des deux) font l'objet de notes en bas de page. Enfin, les page 3-32 et suivantes fournissent des détails sur les grands projets de l'État dont est chargé le Ministère.

Tableau 3-9 : Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	Budget des dépenses 1990-1991	Besoins des années futures
PLAN D'INVESTISSEMENT DE LA FLOTTE					
ADMINISTRATION CENTRALE					
Systèmes de navigation maritime					
Modernisation de navires					
NGCC Provo Wallis.....	15 893	15 889	5 739	**10 150**	-
George R. Pearkes renforcé pour les glaces.....	-	1 500	-	**1 500**	-
Grand projet de l'Etat.	599 281	598 001	597 246	**755**	-
Déglaçage et opérations dans l'Arctique					
Modernisation de navire					
NGCC Louis S. St. Laurent	95 516	95 516	53 110	**37 706**	4 700
Recherche et sauvetage maritimes					
ARUN (Remplacement de class "S" (anciennement remplacement du NGCC Spume)....	3 178	3 177	36	**3 078**	63
Acquisition de 2 bateaux SAR de type 500.....	44 087	44 087	31 336	**11 895**	856
Construction d'un prototype de bateau de sauvetage inchavirable (ARUN)....	3 642	3 356	3 296	**60**	-
PLAN D'IMMOBILISATIONS A LONG TERME DE LA GARDE COTIERE (PILT GC)					
TERRE-NEUVE					
Cape Race -					
Remplacement du Loran C..	-	11 933	100	**102**	11 731
Uniformisation des phares					
Phases I-III.....	-	9 002	180	**3 863**	4 959
St. John's					
Reconstruction du quai de la base.....	-	4 580	3 720	**860**	-

Tableau 3-9 : Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	**Budget des dépenses 1990-1991**	Besoins des années futures
PLAN D'INVESTISSEMENT À LONG TERME DE LA GARDE CÔTIÈRE					
NOUVELLE-ECOSSE					
Canal de Canso					
Dispositif d'assèchement.	5 095	6 198	347	**3 457**	2 394
QUEBEC					
Réparation et remplacement d'antennes dans le Nord	996	1 367	930	**437**	-
Heath Point					
Site de communications VHF.....	1 622	1 622	598	**1 024**	-
Québec					
Services du trafic maritimes remplacement de radar.....	6 665	6 665	6 406	**259**	-
Sorel					
1. Reconstruction des ateliers.....	5 408	6 758	2 480	**4 278**	-
Montréal					
Services du trafic maritime remplacement de radar.....	9 097	10 452	4 923	**5 341**	188
ONTARIO					
Installation d'une source d'alimentation pour des phares.....	1 469	1 393	780	**200**	413
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Comox					
Plan global des stations radio de la Garde côtière.....	-	2 752	-	**297**	2 455
Prince Rupert					
Plan global des stations radio de la Garde côtière.....	-	1 365	-	**774**	591
Fort Providence					
Amélioration de la base..	-	2 855	25	**2 830**	-

1. Voir page 3-13 pour l'explication de variation

Tableau 3-9 : Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	Budget des dépenses 1990-1991	Besoins des années futures
PLAN D'INVESTISSEMENT À LONG TERME DE LA GARDE CÔTIÈRE (suite)					
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
2. Conception du POLAR 8..	13 800	15 800	14 970	830	-
PLUSIEURS PROVINCES					
3. Programme d'automatisation des phares.....	12 294	16 638	9 173	3 523	3 942
Systèmes de communications sur support en papier pour navires.....	3 254	3 254	558	525	2 171
Acquisition de radiobalises pour la localisation des sinistres (RLS) pour les navires de la GCC.....	1 748	1 708	550	308	850
Acquisition de radiogoniomètres VHF pour les navires de la GCC.....	3 082	2 928	95	568	2 265
Remplacement des pupitres de communications à bord des navire.....	3 280	3 825	3 458	367	-
Programme permanent de remplacement de l'équipment de radiodiffusion maritime.....	-	2 484	65	500	1 919
4. Northumberland Construction du traversier.....	29 600	35 000	805	10 245	23 950
5. Northumberland Gares pour le traversier	15 400	17 341	518	5 080	11 743
Système NAVTEX.....	-	4 809	50	950	3 809
Remplacement des simulateurs.....	-	13 768	-	100	13 668
PLAN DE GESTION DES BIENS DES HAVRES ET PORTS (PGBHP)					
TERRE-NEUVE					
Grand Bruit					
Reconstruction du quai...	-	1 663	920	743	-

2-5. Voir page 3-13 pour l'explication de variation

Tableau 3-9 : Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	**Budget des dépenses 1990-1991**	Besoins des années futures
Rigolet					
Reconstruction du quai...	-	2 521	141	**1 666**	714
Argentia					
Reocnstruction du quai flottant.....	4 683	8 552	4 828	**3 724**	-
Corner Brook					
Terminal de conteneurs...	16 994	17 000	16 487	**513**	-
Charlottetown					
Reconstruction du quai...	1 895	1 997	1 235	**762**	-
ILE-DU-PRINCE-EDOUARD					
Souris					
Aménagement protauire et acquisition de terrains Phase II.....	4 771	4 968	4 465	**503**	-
QUEBEC					
Trois Pistoles/Les Escoumins					
Reconstruction des quais - Etude.....	-	863	530	**333**	-
Harrington Harbour					
Reconstruction de quai...	2 203	2 203	2 019	**184**	-
Tadoussac					
Reconstruction de quai...	6 144	6 144	216	**3 359**	2 569
Tête à la Baleine					
Reconstruction de quai...	5 182	5 252	307	**4 000**	945
Paspébiac					
Reconstruction de quai...	6 676	6 903	89	**6 264**	550
St-Ignace de Loyola					
Reconstruction de quai...	3 505	4 128	271	**3 607**	250
Les Méchins					
Reconstruction de quai...	8 500	8 759	537	**5 600**	2 622
St. Augustin					
Reconstruction de quai...	6 981	7 400	7 102	**298**	-
6.Baie Comeau					
Restauration portuaire...	11 978	25 884	815	**8 167**	16 902
ONTARIO					
7.Ile Pelee/Continent					
Installations de traversier.....	10 793	17 345	-	**16 334**	1 011

6-7 Voir p. 3-13 pour l'explication de variation

Explication de changements majeurs - coût total estimatif précédent versus courant - Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars) Projet	De la Page	Coût total Estimatif précédent	Coût total Estimatif courant	Augmentation/ (Diminution)
1. Reconstruction des Ateliers à Sorel	3-10	5 408	6 758	1 350
L'augmentation du coût est due principalement à la réception d'offres supérieurs à l'estimation de type B.				
2. Concept du Polar 8	3-11	13 800	15 800	2 000
Pour mettre fin aux engagements en cours et permettre la fermeture de tous les comptes reliés à ce projet, compléter et entreposer tout matériel et documentation à l'appui du document de conception.				
3. Programme de surveillance des stations de phare	3-11	12 294	16 638	4 344
L'augmentation est due à l'adjonction de la partie de ce programme relative à Terre-Neuve, qui ne faisait pas l'objet de l'approbation initiale.				
4. Construction du traversier à Northumberland	3-11	29 600	35 000	5 400
L'augmentation de coût prévue résulte d'une amélioration de la conception du traversier et de l'estimation de coût.				
5. Les terminaux de traversier à Northumberland	3-11	15 400	17 341	1 941
Le coût estimatif total prévu était de type C, et il a été révisé pour appartenir au type B.				

Explication de changements majeurs - coût total estimatif précédent versus courant - Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars) Projet	De la Page	Coût total Estimatif précédent	Coût total Estimatif courant	Augmentation/ (Diminution)
6. Restoration du Havre à Baie Comeau	3-12	11 978	25 884	**13 906**
L'augmentation de coût est due principalement à une nouvelle analyse des travaux nécessaires qui a entraîné une estimation de coût d'un type supérieur.				
7. Installation (à terre) relatives au traversier à l'île pelee	3-12	10 793	17 345	**6 552**
L'augmentation du coût est due principalement à une nouvelle analyse des travaux nécessaires qui a entraîné une estimation de coût d'un type supérieur.				

Tableau 3-10: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	Budget des dépenses 1990-1991	Besoins des années futures

Liste des abréviations et des acronymes utilisés dans l'énumération des projets:

ACC	Centre de contrôle régional
ASDE	Dispositif de détection de l'état des pistes
ATB	Aérogare
ATB/OPS	Aérogare/Exploitation
ATCOPS	Exploitation du contrôle de la circulation aérienne
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
AWOS	Système d'observation météorologique automatisé
BILCOM	Projet de communications bilingues
CAATS	Automatisation du Système Canadien de la Circulation Aérienne
CARS	Station radio d'aérodrome communautaire
CASS	Système de sécurité des aéroports du Canada
CPMS	Système de surveillance de la performance et du contrôle
DCPC	Communications directes Contrôleur-Pilote
DF	Radiogoniomètre
DME	Equipement de mesure de distance
DVOR	Radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence Doppler
EDM	Poste de travail électronique pour gestionnaires de service
EDP	Traitement électronique des données
EMD	Détection électronique magnétique
FSS	Station d'information de vol
GAATS	Système automatisé des services de la circulation aérienne de Gander
HF	Haute fréquence
ICCS	Système intégré de contrôle et communications
IF	Repère intermédiaire
IFR	Règles de vol aux instruments
ILS	Système d'atterrisssage aux instruments
JETS	Système en route-terminal conjoint
LOC/DME	Alignement de piste/Equipement de mesure de distance
MACS	Commutateur modulaire de communications aéronautiques
MIDS	Système polyvalent de l'affichage de l'information
MLS	Système d'atterrissage micro-ondes
MODS	Modifications
NDB	Radiophare non directionnel
PAL	Station périphérique
P.I.A.	Aéroport international Lester B. Pearson
RAMP	Le Programme de modernisation des radars
RATD	Affichage de la circulation aérienne régionale (simulateurs)
RATS	Simulateur de la circulation aérienne régionale
RCO	Installation radio télécommandée
R&D	Recherche et développement
RDPS	Système de traitement des données radar
RFSS	Station d'information de vol télécommandée
RVR	Portée visuelle de piste
SCA	Services de la circulation aérienne
SNA	Système de navigation aérienne
TACAN	Système de navigation aérienne tactique
TCU	Unité de contrôle terminale
TELECOM	Télécommunications
TWR	Tour de contrôle
UHF	Ultra hautes fréquences
VHF	Très haute fréquence
VHF-AM	Très haute fréquence - Modulation d'amplitude
VHF-DF	Très haute fréquence/ Radiogoniomètre
VIP/OIDS	Projection d'information/ d'affichage d'information opérationnelle
VOR	Radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence
VOR/DME	Radiophare VHF omnidirectionnel /Equipement de mesure de distance
VORTAC	VOR et TACAN co-implantés
VOT	Appareil de vérification de récepteur

Tableau 3-10 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	**Budget des dépenses 1990-1991**	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE					
Administration central - Ottawa					
1. Installations combinées du système de navigation aérienne à Ottawa.....	51 358	34 976	13 524	**11 638**	9 814
Amélioration de RDPS au Centre de recherches & expérimentaiton.....	2 066	2 121	540	**1 581**	-
Commutateur modulaire des communications aéronautiques (MACS).....	48 634	48 634	24 682	**17 500**	6 452
Achat de simulateurs de formation ICCS.....	7 407	7 407	168	**339**	6 900
Amélioration et modernisation des opérations FSS de Gander.....	3 382	3 382	2 881	**251**	250
Recherche et développement - Systèmes de sécurité aéroportuaires.....	3 923	3 923	2 865	**733**	325
Équipement de communication HF pour les FSS.....	2 663	2 663	2 489	**174**	-
Émetteurs - récepteurs VHF-AM mobiles.....	2 793	2 793	625	**671**	1 497
Étude du système de communcation pour la surveillance dépendante automatique....	2 648	2 648	498	**892**	1 258
Système d'affichage multi-usages d'information de vol (MIDS).....	6 991	6 991	5 812	**1 179**	-
Projet d'ingénierie et d'intégration des systèmes	61 543	61 500	19 626	**15 484**	26 390
Acquisition de postes de travail informatique intelligents et de simulation de contrats.....	-	1 936	300	**1 000**	636
Radiogoniomètre VHF-DF aides à la navigation.....	4 755	3 902	2 487	**500**	915
Acquisition des systèmes VOR/DME.....	9 669	9 669	7 947	**1 000**	722
Acquisition en gros des systèmes VOR/DME et des équipements de support....	43 010	43 010	4 808	**10 086**	28 116

1. Voir p. 3-27 pour l'explication des variations.

Tableau 3-10 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	**Budget des dépenses 1990-1991**	Besoins des années futures
SYSTÈMES DE NAVIGATION AÉRIENNE (Suite)					
Administration centrale - Ottawa (suite)					
Programme de remplacement des TACAN.....	4 455	4 455	1 353	**500**	2 602
Acquisition en gros de systèmes VHF/DF.....	4 176	4 175	464	**2 661**	1 050
Programme de remplacement des ILS à tubes.....	6 211	6 211	5 627	**584**	-
Programme de remplacement des ILS à tubes - Phase II	12 469	12 469	11 263	**526**	680
Achat de moniteurs/ contrôleurs.....	5 190	5 416	80	**2 756**	2 580
Achat de systèmes transmissiomêtres.....	7 528	7 528	100	**2 422**	5 006
ASDE - Phase II	13 800	13 800	13 790	**10**	-
Groupes électrogènes sans coupures - acquisition en gros.....	14 475	14 475	1 189	**6 577**	6 709
Système national de traitement de données de vol....	7 724	7 724	7 576	**148**	-
Modifications et majoration du système GAATS.....	2 979	2 979	1 583	**1 396**	-
Système d'affichage de l'information opérationelle OIDS-2 et OIDS-1.....	5 496	5 496	1 695	**3 192**	609
Matériel/Logiciel-Soutien (NFDPS).....	2 924	2 924	1 813	**811**	300
Imprimantes de fiche des données progression de vol	1 818	1 818	1 691	**127**	-
Programme de modernisation des radars (RAMP).....	810 504	810 504	598 011	**112 962**	99 531
Acquisition de deux radiophares omnidirectionnels VHF à effet Doppler.....	-	1 075	-	**600**	475
Remplacement de l'équipement du système informatique GAATS.....	-	1 494	950	**544**	-

Tableau 3-10 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	**Budget des dépenses 1990-1991**	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
Administration centrale - Ottawa (suite)					
Automatisation du Système Canadien de la Circulation Aérienne.....	-	658 658	12 608	**63 184**	582 866
Système d'Atterrissage Micro-ondes.....	-	448 324	2 600	**16 591**	429 133
Achat d'enregistreuses et d'appareils de reproduction à bandes.....	-	1 037	-	**1 037**	-
Acquisition en gros des radiogoniomètres VHF-DF aides à la navigation.....	3 497	3 497	8	**350**	3 139
Simulateurs régionaux provisoires pour les centres de contrôles régionaux et le centre de formation de Transports Canada.....	-	2 919	1 750	**669**	500
Système automatisé et intégré pour le recrutement et la sélection.....	-	1 106	100	**1 006**	-
TERRE-NEUVE					
Deer Lake -					
Construction d'une nouvelle partie d'un ATB-SNA.....	1 287	1 394	896	**498**	-
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Bureau régional de Moncton -					
Système automatisé de gestion des données opérationnelles d'administration.....	1 234	1 234	216	**548**	470
Établissement de laisons de télécommunications pour les stations terriennes de communications par satellites.....	992	1 233	565	**668**	-
Saint John -					
2. Construction de la tour de contrôle.....	3 051	5 343	124	**3 542**	1 677

Tableau 3-10 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	Budget des dépenses 1990-1991	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
QUÉBEC					
Chevery -					
Achat & Installation d'un LOC/DME.....	1 708	1 386	1 361	25	-
Montréal ACC -					
Correction des déficiences mécaniques - Bâtiment ACC.....	2 956	2 956	1 585	1 371	-
ONTARIO					
Kingston -					
Remplacement de la FSS...	-	2 426	2 180	246	-
London -					
Remplacement de VOR/TAC tubes par de l'équipement semi-conducteurs.....	-	1 092	783	1	308
Toronto Island -					
Installation du MLS et les structures de soutien...	6 739	6 577	4 988	1 589	-

Tableau 3-10 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	**Budget des dépenses 1990-1991**	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
ONTARIO (suite)					
Toronto (PIA) -					
Systèmes VOR/DME pour le secteur "Bedpost".....	4 914	4 914	4 246	**668**	-
Installer le troisième écran de RATD (Simulateur JETS/RDPS).....	1 429	1 429	-	**55**	1 374
MANITOBA					
Winnipeg -					
Établissement d'un nouveau centre de contrôle régional.....	27 067	27 343	26 894	**449**	-
Bureau météorologique et FSS.....	-	1 437	1 212	**225**	-
Reconstruction de la tour de contrôle.....	-	3 081	232	**226**	2 623
ALBERTA					
Calgary -					
Construction de la tour de contrôle de l'immeuble des opérations aériennes....	16 379	16 376	14 767	**993**	616
Edmonton -					
Déménagement du VOR/TACAN sur le site aéroportuaire et remplacement de l'équipement.....	1 305	1 305	-	**21**	1 284
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Dawson Creek -					
Rénovation de la FSS.....	1 832	2 156	1 488	**668**	-

Tableau 3-10 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	**Budget des dépenses 1990-1991**	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
COLOMBIE-BRITANNIQUE (suite)					
Sandspit -					
Remplacement de la FSS...	-	1 924	181	**380**	1 363
Smithers -					
Nouvelle FSS et secteur de planification des vols..	1 275	2 107	1 901	**206**	-
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Norman Wells -					
Programme de développement aéroportuaire.....	-	1 891	302	**319**	1 270
YUKON					
Whitehorse -					
Rénovation de la tour de contrôle.....	1 610	1 610	308	**1 302**	-

Tableau 3-10 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	Budget des dépenses 1990-1991	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
SERVICES DE VOL					
Administration centrale - Ottawa					
Rénovation et expansion du centre de technologie et de navigation aérienne.....	-	2 998	288	2 710	-
Remise en état de la piste du hangar.....	-	1 214	-	1 214	-
Acquisition d'aéronefs Twin Otter.....	-	8 292	6 792	1 500	-
ONTARIO					
Hamilton -					
Nouveau hangar pour services de vols.....	-	10 490	-	10 490	-

Explication de changements majeurs - coût total estimatif précédent versus courant - Aviation

(en milliers de dollars) Projet	De la Page	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Augmentation/ (Diminution)
1. Ottawa - Installations combinées du système de navigation aérienne à Ottawa	3-14	51 358	34 976	**(16 382)**
La portée de ce projet a changé par suite de la séparation de l'acquisition du matériel de simulation (simulateur opérationnel pour le contrôle de la circulation aérienne) de l'élément construction du projet d'installations combinées du SNA. Le besoin de simulateur est présentement à l'étude.				
2. Saint-Jean - Construction de la tour de contrôle	3-16	3 051	5 343	**2 292**
L'estimation précédente à l'étape d'approbation préliminaire du projet a été révisée à la hausse au stade d'approbation effective du projet à cause d'un changement de portée resultant de modifications au niveau des coûts de construction et des besoins opérationnels vis-à vis les estimations initiales de 1989.				

Tableau 3-11 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	Budget des dépenses 1990-1991	Besoins des années futures
AÉROPORTS					
SERVICE CENTRAL D'APPROVISIONNEMENT					
Administration centrale - Ottawa					
Principaux aéroports fédéraux					
Remplacer les régulateurs constant et courant....	2,204	2,201	1,701	**500**	-
Émetteurs - récepteurs mobiles (Aéroports)....	1,359	1,359	-	**874**	485
Équipement de contrôle du bruit.....	-	1,768	15	**1,753**	-
Aéroports financés par l'État					
1. Émetteurs-récepteurs mobiles (Aéroports).....	5,159	2,151	-	**2,151**	-
Nettoyage de dépotoire à Gloucester.....	-	5,477	-	**683**	4,794
Balayeurs mécaniques pour les pistes.....	7,163	3,904	3,344	**560**	-
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX					
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Aéroport international d'Halifax					
Amélioration du système de climatisation de l'aérogare.....	7,136	7,136	40	**2,626**	4,470
QUÉBEC					
Aéroport international de Montréal					
Refection des voies de circulation P,T,N,Q, aires d'attente, piste 06G/24D.....	-	3,549	2,831	**718**	-

1. Voir p.3-33 pour l'explication des variations.

Tableau 3-11 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	Budget des dépenses 1990-1991	Besoins des années futures
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)					
ONTARIO					
Aéroport international Lester B. Pearson					
Modifications majeures à l'aérogare 2.....	-	18,070	3,000	**10,000**	5,070
Équipement de détection de sûreté à l'aérogare 3..	-	2,271	-	**2,271**	-
Extension des services dans la zone 2B.....	-	4,352	-	**199**	4,153
Ressources de gestion de projet - aérogare 3....	5,614	4,710	3,357	**910**	443
Agrandissement de la zone international - aérogare 2	37,975	38,200	34,470	**3,730**	-
Restauration des arrivées internationales à l'aérogare 1.....	-	7,046	-	**430**	6,616
Restauration des arrivées à l'aérogare 1.....	-	1,037	-	**85**	952
Restauration des départs à l'aérogare 1.....	-	3,923	-	**238**	3,685
Restauration de la piste 06R/24L et intallation de lumières.....	-	4,565	-	**339**	4,226
Modifications à la centrale électrique.....	1,582	1,582	117	**1,465**	-
Restauration de la structure du stationnement à l'aérogare 1.....	7,349	7,349	6,302	**1,047**	-
Remplacement des dalles du tablier-aérogare 1..	8,105	8,252	1,659	**478**	6,115
Remplacement de la porte automatique - aérogare 1	-	2,331	333	**1,998**	-
Remplacement de l'équipement de contrôle de bruit...	-	2,143	43	**2,100**	-
Prolongation de la voie de circulation "November"	-	5,386	5,236	**150**	-

Tableau 3-11 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	**Budget des dépenses 1990-1991**	Besoins des années futures
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)					
ALBERTA					
Aéroport international d'Edmonton					
Installation d'ascenseur.	1,194	1,303	989	**314**	-
Enlevement de l'amiante et rénovation des étages 4 à 7.....	1,919	1,920	105	**1,815**	-
Agrandissement du tablier	-	4,975	4,939	**36**	-
Remplacement du centre électrique et des conduits.....	-	2,037	2,008	**29**	-
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Aéroport international de Vancouver					
Modifications au centre de l'aérogare.....	4,031	3,655	-	**603**	3,052
Modifications de l'aérogare - niveau 4.....	-	5,419	-	**326**	5,093
Étude d'impact sur l'environnement.....	-	2,499	1,159	**966**	374
Agrandissement de l'aérogare, niveau 3...	-	13,254	-	**710**	12,544
Installation de navettes à l'aérogare.....	-	10,056	-	**243**	9,813
Reconstruction du sud du tablier 1.....	-	1,139	609	**530**	-
Planification du développement de l'aérogare.....	1,728	1,445	775	**261**	409

Tableau 3-11 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	Budget des dépenses 1990-1991	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT					
TERRE-NEUVE					
Deer Lake					
2. Construction de l'aérogare et les installations connexes	3,800	5,013	2,591	2,422	-
Construction des installations - côté-ville...	1,608	1,608	1,371	237	-
Gander					
Réaménagement des tabliers I & II.....	-	4,000	60	1,925	2,015
Stephenville					
Nouveau bâtiment des services regroupés.....	3,602	3,602	127	1,944	1,531
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD					
Charlottetown					
Acquisition de terrains..	-	2,110	1,960	150	-
QUÉBEC					
Québec					
Remplacement et recâblage des aides visuelles 06/24	-	1,260	383	100	777
Bureau régional					
Programme de gestion Inuit.....	2,569	2,565	2,119	446	-
Alma					
Réfection des aires de mouvement.....	-	1,247	1,165	82	-

2. Voir p.3-33 pour l'explication de la variation.

Tableau 3-11 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	Budget des dépenses 1990-1991	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCIÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
ONTARIO					
Dryden					
Bâtiment des services regroupés.....	2,250	2,250	593	1,657	-
Hamilton					
Construction du système d'égoût sanitaire.....	-	1,569	964	605	-
Agrandissement de l'aérogare.....	-	3,000	-	2,600	400
London					
Amélioration de l'aéroport et raccordement au système d'aqueduc municipal.....	2,738	2,797	1,288	1,509	-
Réfection des aires de trafic de l'aérogare...	-	2,015	1,965	50	-
SASKATCHEWAN					
Saskatoon					
Agrandissement et modification du garage d'équipement.....	2,742	2,678	1,313	1,365	-
ALBERTA					
Fort St. John					
Restauration côté-ville et côté-air.....	-	6,411	6,048	363	-
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Abbotsford					
Constuction du bâtiment des services regroupés.	-	2,393	702	1,691	-
Kelowna					
Prolongement de la piste.	-	4,862	900	3,962	-

Tableau 3-11 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	Budget des dépenses 1990-1991	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
COLOMBIE-BRITANNIQUE (suite)					
Nanaimo					
Construction d'un aérogare et d'un terrain de stationnement.....	3,155	3,057	987	1,770	300
Terrace					
Regroupement de la caserne et du garage d'entretien	-	2,983	2,931	52	-
TERRITOIRES DU NORD OUEST					
Baker Lake					
Amélioration du chemin d'accès de l'aéroport..	1,747	1,739	704	1,035	-
Norman Wells					
Agrandissement du tablier.....	-	3,858	86	2,510	1,262
Yellowknife					
Agrandissement de l'aérogare.....	11,766	11,765	9,886	1,879	-
TERRITOIRE DU YUKON					
Whitehorse					
Remplacement des régulateurs et de la source d'alimentation/ d'interruption.....	-	1,456	38	1,062	356
AÉROPORTS DE DEVELOPEMENT					
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Cape Dorset					
Amélioration du tablier et remplacement des installations électriques.....	-	3,881	7	240	3,634

Tableau 3-11 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	**Budget des dépenses 1990-1991**	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
TERRITOIRES DU NORD OUEST (suite)					
Chesterfield Inlet					
Pavage de la piste, la voie de circulation et le tablier.....	-	2,009	705	**1,279**	25
Clyde River					
Amélioration au tablier..	-	2,917	672	**2,245**	-
Eskimo Point					
Abris pour passagers et voitures.....	-	1,128	124	**1,004**	-
Pond Inlet					
Amélioration au tablier..	3,466	2,922	2,790	**132**	-
Sanikiluaq					
Amélioration au tablier..	-	2,912	2	**209**	2,701

Explication de changements majeurs - coût total estimatif précédent versus courant - Aéroports

(En milliers de dollars) Projet	De la Page	Coût total Estimatif précédent	Coût total Estimatif courant	Augmentation (Diminution)
1. Administration centrale - Émetteurs-récepteurs mobiles (Aéroports).		5,159	2,151	**(3,008)**
Le coût précédent était plus élevé. Le recours au service central d'approvisionnement a permis de réduire les coûts.				
2. Deer Lake - Construire l'aérogare et les installations.		3,800	5,013	**1,213**
La procédure de la soumission démontre que l'estimation originale ne réfletait pas adéquatement les conditions actuel du marché de construction national et local.				

Tableau 3-12: Détails des grands projects d'immobilisations - Administration du Ministère

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	**Budget des dépenses 1990-1991**	Besoins des années futures
FINANCES					
Ottawa					
Aménagement d'un Centre de données du Réseau de Transports Canada	15 411	15 411	7 380	**8 031**	-
PERSONNEL					
Cornwall					
Systèmes administratifs ..	2 009	2 008	1 589	**419**	-

Addenda sur les grands projets d'État

Un certain nombre de projets du programme d'immobilisations de Transports Canada entrent dans la catégorie des grands projets de la Couronne (GPC). Un résumé de chaque projet est présenté ci-après.

a. Modernisation du NGCC *Louis S. St-Laurent*

Description : La modernisation du NGCC Louis S. St-Laurent a pour objet d'assurer la réalisation des exigences du programme au cours des vingt prochaines années. L'objectif général de cette modernisation est de fournir à la flotte de la Garde côtière canadienne un brise-glace fiable et rentable dont le fonctionnement demande moins de ressources. Les objectifs de la composante sont les suivants: augmenter l'efficacité du brise-glace, réduire sa consommation de combustible ainsi que son équipage, améliorer sa capacité d'intervention, augmenter la sécurité des fonctions d'escorteur et remplacer son isolation en amiante par un matériau autorisé.

Ministères désignés et ministères additionnels:

- Autorité désignée: Transports Canada
- Ministère de service: Approvisionnements et Services Canada
- Ministère au tiers: Industrie, Science et Technologie Canada

Étapes importantes (À partir de l'AFP du CT: 808734/E, 29 juin 1988)

	Dates
• Adjudication du marché de définition (conception)	Janvier 1988
• Présentation de la conception détaillée de l'entrepreneur à l'approbation du gouvernement	Automne 1988
• Modernisation et livraison du navire	Novembre 1990

Résumé des coûts:

(en milliers de dollars	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	**Budget des dépenses 1990-1991**	Besoins des années futures
Modernisation du NGCC Louis S. St-Laurent	95 516	53 110	**37 706**	4 700

Réalisations : Les travaux relatifs au retrait de l'amiante ont été terminés en mars 1989 et les travaux de démontage de l'ancien avant ont pris fin en juillet 1989. Les nouveaux moteurs de propulsion subissent actuellement des essais en atelier. Les composantes du nouvel avant sont présentement amenées en position de montage avec huit unités déjà en place.

Le navire doit quitter le bassin à la fin mars 1990, date à laquelle commencera l'installation des machines de propulsion.

La réception du navire est prévue pour l'automne 1990.

Importance du projet : Étant donné la technologie utilisée, le projet ne présente guère de risques. En ce qui concerne les aspects financiers du marché, HDIL s'est engagé à inclure dans le prix plafond tous les travaux que peuvent exiger les cinq parties principales. C'est la première fois que cela se produit dans un projet de la GCC. Cet engagement de HDIL devrait permettre une meilleure gestion de la trésorerie pour ce projet, mais sa réalisation doit malgré tout présenter un certain risque financier.

b. Projet de modernisation des radars (RAMP)

Aperçu : En juin 1983, le gouvernement a approuvé l'acquisition et l'installation de 24 nouveaux systèmes radar de surveillance de région terminale, de 17 nouveaux systèmes radar secondaires de surveillance autonome, de 29 équipements des installations d'affichage et de 10 systèmes de traitement et d'affichage des données radar.

Résumé des coûts : Les coûts non-renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants :

(en milliers de dollars	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	**Budget des dépenses 1990-1991**	Besoins des années futures
RAMP	810 504	598 011	**112,962**	99 531

Réalisations : À ce jour, les avantages socio-économiques que procure directement le projet s'élèvent à 152,2 millions de dollars et les avantages compensateurs se chiffrent à 139,7 millions de dollars. Les avantages que retirent les petites entreprises s'élèvent par ailleurs à 27,3 millions de dollars et les immobilisations sont de l'ordre de 5,9 millions de dollars. Les retombées directes et compensatrices de l'équipement radar et des installations d'affichage dans les régions sont les suivantes:

- Atlantique 11,6 millions de dollars
- Québec 91,5 millions de dollars
- Ontario 145,8 millions de dollars
- Ouest 42,9 millions de dollars

c. Projet d'automatisation du système canadien de la circulation aérienne (CAATS)

Aperçu : Ce projet, connu antérieurement sous le nom de Projet de modernisation des systèmes de données de vol (FDMP), a été approuvé par le Conseil du Trésor en mai 1986 pour ce qui est de l'analyse de ses options/incidences. Le Conseil du Trésor a approuvé définitivement le projet en novembre 1989 après que des recherches approfondies ont entraîné l'intégration des postes de travail polyvalents de contrôleur au FDMP pour dorénavant modifier la portée de ce projet connu maintenant sous le nom de CAATS.

L'objectif glogal de ce projet consiste à remplacer l'infrastructure des systèmes existants utilisés dans le traitement et l'affichage des données de vol par un tout nouveau système intégré de contrôle de la circulation aérienne capable de répondre aux exigences qui suivent :

- Permettre au Groupe Aviation de réduire considérablement l'augmentation prévue à long terme des coûts de personnel, d'exploitation et d'entretien;
- Répondre aux demandes liées à l'expansion future des services de la circulation aérienne à des niveaux appropriés de service tout en assurant le maintien et l'amélioration de la sécurité;
- Permettre aux contrôleurs de la circulation aérienne d'accomplir leurs tâches de façon plus efficace grâce à l'utilisation de postes de travail modernes et fiables qui améliorent en outre leur productivité; et
- Faire bénéficier les usagers d'avantages importants en réduisant les retards qu'entraîne le système actuel et en fournissant des routes plus efficaces, de meilleures informations sur les mouvements d'aéronefs et des services de planification de vol améliorés.

En juin 1988, le Comité du Cabinet chargé du développement économique et régional a approuvé la stratégie d'acquisition de systèmes opérationnels de traitement des données de vol à sept centres de contrôle régional, y compris l'équipement périphérique destiné à trois centres de contrôle terminal, 60 tours de contrôle d'aéroports et à l'unité de réservation d'altitude; il a également approuvé l'acquisition de postes de travail polyvalents de contrôler pour sept centres de contrôle régional et deux centres de contrôle terminal. Il faut en outre faire l'acquisition de systèmes non opérationnels de traitement des données de vol et de postes de travail polyvalents de contrôleur pour donner des cours de formation opérationnelle régionale à l'Institut de formation de Transports Canada à Cornwall, pour le Centre de recherche et d'expérimentation de l'aéroport international d'Ottawa et pour le Centre des systèmes techniques, à Ottawa.

Résumé des coûts: Les coûts non renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants :

(en milliers de dollars	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	Budget des dépenses 1990-1991	Besoins des années futures
CAATS	658,658	12,608	63 184	582 866

Réalisations : Une analyse avantages-coûts a été effectuée et se traduit par un rapport de 2:1 (Avantages:coûts). Le projet a été approuvé définitivement le 23 novembre 1989 à un coût estimatif total révisé de 658 658 000 $. Le contrat a été donné à la Compagnie Hughes Aircraft of Canada.

d. Projet du Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS)

Aperçu : En juin 1985, le Conseil du Trésor approuvait en principe l'adoption du Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS) comme norme future pour le système de guidage d'approche de précision aux aéroports de Transports Canada. Le Conseil du Trésor déposait une approbation préliminaire de projet (PPA) le 26 juillet 1989 concernant l'achat et l'installation de 147 MLS et du matériel connexe devant être mis en oeuvre en plusieurs étapes. Les ressources prévues selon l'approbation préliminaire seront affectées à l'élaboration de prévisions de catégorie "B" au cours de la première phase du projet qui consiste à acheter et à installer 42 MLS dont deux serviront à des fins didactiques. On tentera d'obtenir l'approbation définitive du projet par le Conseil du Trésor au printemps 1990.

Résumé des coûts : Les coûts non renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants :

(en milliers de dollars	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	Budget des dépenses 1990-1991	Besoins des années futures
MLSP - PPA	3 783	2 600	1 183	-
Phase I	129 019	-	15 408	113 611
Phase II	315 522	-	-	315 522
	448 324	2 600	16 591	429 133

Réalisations : L'utilisation du MLS accroîtra globalement la fiabilité du service d'approche de précision tandis que l'interférence que subissent présentement les stations de radiodiffusion FM sera supprimée. Le MLS favorisera l'automatisation avancée du système de contrôle de la circulation aérienne et constituera l'un des éléments de la solution visant à régler les problèmes de capacité sans cesse croissants que connaîtra l'aéroport dans le futur, améliorant la sécurité des vols à l'intérieur de l'espace aérien de l'aérogare. La collectivité des usagers profitera des principaux avantages que présente l'utilisation du MLS; il s'agit avant tout des grandes compagnies aériennes commerciales. Les avantages comprennent des diminutions du nombre d'interruptions de vol et des économies de coût afférentes et l'établissement de meilleures conditions de sécurité et de meilleures trajectoires de vol.

La décision du gouvernement d'adjuger le marché du MLS au cours de la phase I à la société Micronav Limited de Sydney (Nouvelle-Écosse) est une occasion de procurer des avantages à la région de l'Atlantique et favorisera la création d'emplois.

Le plan susmentionné correspond à la décision de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de remplacer, d'ici 1998, l'actuel système d'atterrissage aux instruments (ILS) par le système d'atterrissage hyperfréquences qui constituera la nouvelle norme pour les aéroports internationaux.

e. Aérogare 3 de l'aéroport international Lester B. Pearson

Aperçu : Ce projet a pour but de remédier à l'insuffisance critique d'installations d'aérogare à l'intention des passagers à l'aéroport international Lester B. Pearson. Afin d'assurer la livraison rapide de l'aérogare tout en réduisant les immobilisations pour la Couronne, on a demandé au secteur privé de financer, de construire et d'exploiter l'aérogare et toutes les installations connexes.

Ministère désigné et ministères additionnels :

• Autorité désignée:	Transports Canada
• Entrepreneurs principaux:	Propriétaire et exploitant: la société en commandite de l'aérogare 3 (Airport Development Corporation et Lockheed Air Terminal Incorporated).
• Ministère de service:	Ministère de la Justice
• Ministères au tiers:	Revenue Canada - Douanes et Accises Emploi et Immigration Canada Santé et Bien-Être social Canada Agriculture Canada Solliciteur général - GRC

Approbations obtenues : L'approbation finale de projet du Conseil du Trésor et le pouvoir de conclure l'entente de développement et de signer les baux à construction ont été reçus en octobre 1987.

Résumé des coûts : La construction de l'aérogare 3 a actuellement un coût total estimatif de 365 500 000 $ et doit être financée par le secteur privé. Le financement assuré par Transports Canada se limite à 6 200 000 $ pour la gestion du projet et à 3 846 000 $ pour les travaux d'immobilisations connexes.

(en milliers de dollars	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1990	Budget des dépenses 1990-1991	Besoins des années futures
Gestion du projet	6 200	2 374	1 800	2 026
Travaux d'immobilisations connexes	3 846	956	486	2 404
	10 046	3 330	2 286	4 430

Réalisations : On a entrepris la construction d'une aérogare en trois parties comprenant 24 portes d'embarquement munies de passerelles et ayant une capacité annuelle de 10 millions de passagers. Un stationnement pour les voitures et un hôtel de 500 chambres sont également prévus. L'exploitation devrait commencer au cours de l'été 1990.

4. Paiements de transfert

Les paiements de transfert de 259,5 millions de dollars planifiés pour 1990-1991 représentent 11,9 % du total des dépenses budgétaires nettes du Ministère. Le tableau 3-13 renferme des renseignements sommaires comparatifs sur les niveaux de subventions et de contributions par activité du Ministère. Aux tableaux 3-14 à 3-19 figure une liste pluriannuelle comparative de toutes les subventions et les contributions versées par le Ministère.

Tableau 3-13: Paiements de transfert par Activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989	Pour plus de détails voir la page
Politiques et Coordination				
Subventions	17 885	17 035	24 114	
Contributions*	167 539	175 202	247 557	
	185 424	192 237	271 671	3-40
Marine/Garde côtière canadienne				
Subventions	19	19	18	
Contributions	1 840	2 247	2 589	
	1 859	2 266	2 607	3-41
Aviation				
Subventions	29	119	34	
Contributions	365	388	330	
	394	507	364	3-42
Aéroports				
Contributions	49 410	48 700	42 742	3-42
Surface				
Subventions	-	150	150	
Contributions	22 044	22 206	14 710	
	22 044	22 356	14 860	3-43
Administration du Ministère				
Subventions	20	20	20	
Contributions	300	300	-	
	320	320	20	3-43
Total du Ministère				
Subventions	17 953	17 343	24 336	
Contributions	241 498	249 043	307 928	
Total des paiements de transfert	259 451	266 386	332 264	
% de variation par rapport à l'année précédente	(2,6)	(19,8)		

* Y compris un paiement statutaire de 2 600 000 $ en 1990-1991 concernant la fin de la perception de péages au pont Victoria (3 300 000 $ en 1989-1990 et 2 233 401 $ en 1988-1989).

Tableau 3-14 : Détails des paiements de transfert-Politiques et Coordination

(dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Subventions			
Transport par eau - Province de la Colombie-Britannique	17 835 000	16 985 000	16 388 084
Subventions versées à des universités, à des organismes, à des étudiants et à d'autres personnes pour la recherche en transport	-	-	9 900
Institute of Risk Research - Université de Waterloo	50 000	50 000	50 000
Réseau de trains de banlieue de Montréal	-	-	7 666 000
Total des subventions	17 885 000	17 035 000	24 113 984
Contributions			
Programme d'aide à la main oeuvre - VIA/CN	-	-	21 987 482
Etudes de transport à des universités-EDER-Québec	1 181 000	1 663 000	2 445 000
Association des routes et transport du Canada	185 000	327 000	184 920
Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé	-	-	22 000
Garderie de Place Canada	-	-	9 000
Central Western Railway	-	-	231 765
Initiatives de développement des transports en vertu des EDER - Manitoba	-	248 000	184 010
Transport des personnes handicapées	600 000	565 000	1 421 672
Améliorations de routes en vertu d'accords généraux de développement/EDER			
- Manitoba-Churchill	-	-	4 885 187
- Terre-Neuve	31 300 000	41 750 000	29 646 902
- Nouveau-Brunswick	-	3 378 366	13 539 045
- Québec	28 210 000	9 767 500	6 533 100
- Ile-du-Prince-Édouard	3 375 000	2 000 000	4 148 077
Programme d'amélioration des routes			
- Nouvelle-Ecosse	20 000 000	18 900 000	5 713 689
- Nouveau-Brunswick	22 069 000	21 586 200	19 980 000
- Route de Yellowhead	9 586 000	16 956 424	14 498 156
L'Autoroute 13, Mirabel/Dorval	1 500 000	-	-
Accord sur l'abandon d'exploitation d'un chemin de fer à Terre-Neuve	10 000 000	-	-
Code national de Sécurité pour les transporteurs routiers	3 692 000	6 377 400	5 143 530
Services de traversier et de cabotage	12 653 000	11 023 000	11 002 922
Campagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve	-	3 329 000	8 827 420
Programme de transport de marchandises de Terre-Neuve	-	-	1 789 703
Tarifs de transport ferroviaire des grains	-	8 162 688	45 418 025
Remise en état d'embranchements des Prairies	-	5 500 000	28 630 000
Location de wagons-trémies - Assistance spéciale	16 588 000	16 588 000	15 320 391
Pensions supplémentaires de Terre-Neuve	2 000 000	1 780 000	1 719 677
Caisse de Prévoyance de l'Ile-du-Prince-Édouard	2 000 000	2 000 000	2 041 778
Pont Victoria (Jubilee) (statutaire)	2 600 000	3 300 000	2 233 401
Total des contributions	167 539 000	175 201 578	247 556 852
Total des paiements de transfert	185 424 000	192 236 578	271 670 836

Tableau 3-15 : Détails des paiements de transfert - Marine/Garde côtière canadienne

(dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Subventions			
Subvention à la Writer's Federation of Nova Scotia pour le Evelyn Richardson Memorial Literary Award	150	150	150
Subventions aux organismes d'aide aux marins :			
Welland Canal Mission for Sailors	300	300	300
Missions to Seamen, Toronto (Ontario)	300	300	300
Seamen's Mission Society Saint John (N.-B.)	200	200	200
British Sailors Society (Canada)	10 000	10 000	10 000
Mariner's House of Montreal, Montréal (Québec)	600	600	600
Missions to Seamen, section de Lakehead	300	300	300
Missions to Seamen, Sarnia et Windsor	300	300	300
Seafarers' Club, Prince Rupert (C.-B.)	300	300	300
Subvention au Conseil canadien de sécurité	1 667	1 667	1 667
Subvention à l'Association des ports et havres du Canada	5 000	5 000	3 500
Total des subventions	19 117	19 117	17 617
Contributions			
Contribution à la Croix-Rouge canadienne	250 000	250 000	250 000
Paiement aux associations régionales du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime	1 500 000	1 250 000	868 166
Contribution au programme d'amélioration des routes (pont Laviolette) en vertu de l'entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports/EDER	-	150 000	-
Étude du mouvement des glaces - protection des piliers du pont Laviolette	-	-	97 891
Contribution pour la construction de quais de traversier à île Verte (Québec)			
Contribution au Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique	90 000	90 000	90 000
Contribution au district de Kitimat	-	15 000	-
Contribution au district de Campbell River	-	-	6 000
Paiement au gouvernement des E.-U. pour l'enlèvement d'une épave américaine - numéro 45	-	-	750 000
Paiement aux provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan relativement aux services maritimes de l'Athabaska	-	465 000	465 000
Contribution à l'organisation maritime internationale (IMO) - Conférence sur la sûreté et la sécurité	-	10 000	-
Contribution à l'Université du Québec à Rimouski - Conférence sur les conditions de travail à bord des navires de pêche et la sécurité	-	17 000	-
Contribution à l'Association pétrolière du Canada	-	-	50 000
Contribution au gouvernement des T.N.O. relative à une étude des besoins en installation portuaire pour la côte ouest de la Baie d'Hudson	-	-	12 500
Total des contributions	1 840 000	2 247 000	2 589 557
Total des paiements de transfert	1 859 117	2 266 117	2 607 174

Tableau 3-16: Détails des paiements de transfert - Aviation

(dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Subventions			
Aéro Club du Canada (anciennement Association royale canadienne des aéroclubs)	**25 000**	25 000	25 000
L'Association des Gens de l'Air du Québec	**4 000**	4 000	4 000
Fonds de fiducie Roger Demers	**-**	-	5 000
Airshown Canada International Symposium	**-**	90 000	-
Total des subventions	**29 000**	119 000	34 000
Contributions			
Ligue des Cadets de l'Air du Canada - Bourse de formation en pilotage	**25 000**	25 000	25 000
Versements à d'autres gouvernements ou à des organismes internationaux pour l'exploitation et l'entretien d'aéroports, d'installations de navigation aérienne et de voies aériennes	**238 000**	216 000	208 110
Contribution au Réseau Aéronef Amateur Canada (anciennement l'Association des constructeurs d'aéronefs amateurs du Canada)	**-**	50 000	-
Contribution à des aéroclubs, à des écoles et à des instructeurs de pilotage	**102 000**	97 000	96 752
Total des contributions	**365 000**	388 000	329 862
Total des paiements de transfert	**394 000**	507 000	363 862

Tableau 3-17 : Détails des paiements de transfert - Aéroports

(dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Contributions			
Contribution à l'exploitation d'aéroports municipaux ou autres	**15 100 000**	15 100 000	17 414 325
Contribution pour l'établissement ou l'amélioration d'aéroports municipaux, locaux, locaux commerciaux ou autres et les installations connexes	**34 310 000**	33 600 000	25 327 501
Total des paiements de transfert	**49 410 000**	48 700 000	42 741 826

Tableau 3-18: Détails des paiements de transfert - Surface

(dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Subventions			
Opération Gareautrain	-	150 000	150 000
Total des subventions	-	150 000	150 000
Contributions			
Construction de sauts-de-mouton (anciennement déplacement de lignes de chemin de fer et construction de croisements étagés)	**5 000 000**	14 271 000	7 626 631
Déplacement de lignes de chemin de fer de Regina	**6 957 000**	-	-
Amélioration des croisements étagés	**10 000 000**	7 500 000	6 824 547
Recherche sur l'élaboration de mesures préventives contre les accidents routiers	**87 000**	87 000	35 157
Conférence sur la sécurité internationale	-	-	64 000
Contributions aux provinces pour des activités liées au transport des marchandises dangereuses	-	347 688	159 285
Total des contributions	**22 044 000**	22 205 688	14 709 620
Total des paiements de transfert	**22 044 000**	22 355 688	14 859 620

Tableau 3-19 : Détails des paiements de transfert - Administration du Ministère

(dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Subventions			
Comité de la semaine nationale des transports	**20 000**	20 000	20 000
Contributions			
Études de faisabilité de la cession des aéroports	**300 000**	300 000	-
Total des paiements de transfert	**320 000**	320 000	20 000

5. Recettes

Transports Canada est autorisé à garder 1238,7 millions de dollars de recettes en 1990-1991, y compris les recettes du fonds renouvelable des aéroports, ce qui réduit ses besoins de financement par voie de crédits parlementaires de 32,0 % des dépenses budgétaires brutes de son programme. En outre, certaines autres recettes perçues par Transports Canada ne sont pas disponibles pour le programme et sont directement créditées au Fonds du revenu consolidé (FRC).

Le tableau 3-20 présente un sommaire des recettes à valoir sur le crédit et des recettes portées au FRC par activité.

Tableau 3-20: Sommaire des recettes par activité

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1990-1991**	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Recettes à valoir sur le crédit			
Politiques et Coordination	-	-	4
Marine/Garde côtière canadienne	**15 044**	14 656	11 406
Aviation	**417 414**	316 450	309 873
Aéroports	**797 220**	839 496	791 609
Surface	-	-	-
Administration du Ministère	**9 069**	9 212	9 524
	1 238 747	1 179 814	1 122 416
% de variation par rapport à l'année précédente	**5,0**	5,1	
Recettes portées au FRC			
Politiques et Coordination	-	-	68 424
Marine/Garde côtière canadienne	**24 890**	25 918	28 693
Aviation	**3 303**	3 923	8 768
Aéroports	**29 650**	1 650	3 579
Surface	**150**	150	375
Administration du Ministère	**300**	300	315
	58 293	31 941	110 154
Recettes totales	**1 297 040**	1 211 755	1 232 570
% de variation par rapport à l'année précédente	**7,0**	(1,7)	

Un sommaire des recettes, des sommes recouvrées et de la taxe de transport aérien par source, ainsi que par activité, est présenté au tableau 3-21.

Les détails concernant des sources précises, de même que des sources générales, de recettes et de sommes recouvrées figurent à la page 3-46.

Tableau 3-21: Sommaire des recettes par source et par activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
A. Recettes à valoir sur le crédit et recouvrements*			
1. Recettes : Sources extérieures au gouvernement fédéral			
Politiques et Coordination		-	4
Marine/Garde côtière canadienne	13 300	11 966	9 375
Aviation	30 430	29 736	23 698
Aéroports - principaux aéroports fédéraux	428 430	410 247	381 843
- financés par l'Etat	66 308	61 554	59 162
Administration du Ministère	373	373	406
	538 795	513 876	474 488
2. Recouvrements : Sources au sein du gouvernement fédéral à l'extérieur de Transports Canada			
Marine/Garde côtière canadienne	1 744	2 690	2 031
Aviation	1 037	319	278
Aéroports - principaux aéroports fédéraux	117	117	51
- financés par l'Etat	539	539	427
Administration du Ministère	1 224	1 211	1 266
	4 661	4 876	4 053
3. Taxe de transport aérien			
Aviation	272 172	185 872	188 704
Aéroports - principaux aéroports fédéraux	53 326	65 501	79 800
- financés par l'Etat	221 402	266 327	230 438
	546 900	517 700	498 942
Sous-total	1 089 983	1 036 079	977 077
4. Recouvrements : au sein du Ministère			
Marine/Garde côtière canadienne	-	-	-
Aviation	113 775	100 523	97 193
Aéroports - principaux aéroports fédéraux	5 200	5 200	5 200
- financés par l'Etat	21 944	30 011	34 688
Administration du Ministère	7 472	7 628	7 852
	148 391	143 362	144 933
Total des recettes à valoir sur le crédit et des recouvrements**	1 238 747	1 179 814	1 122 416
B. Recettes portées au FRC***			
Politiques et coordination	-	-	68 424
Marine/Garde côtière canadienne	24 890	25 918	28 693
Aviation	3 303	3 923	8 768
Aéroports	29 650	1 650	3 579
Surface	150	150	375
Administration du Ministère	300	300	315
Total des recettes portées au FRC	58 293	31 941	110 154
Recettes totales	1 297 040	1 211 755	1 232 570

* "A valoir sur le crédit": veut dire aussi les recettes et les recouvrements crédités au fonds renouvelable, selon le cas.
** Ce montant équivaut à celui indiqué dans le tableau Programme par activité à la page 1-7.
*** Les recettes portées au Fonds du revenu consolidé ne peuvent être utilisées par le Ministère.

Détails sur les principales sources de recettes/recouvrements

Pour avoir une meilleure appréciation de la nature des recettes et des recouvrements de Transports Canada, des détails sont fournis pour les trois activités qui génèrent 99,3 % de tous les montants totaux à receuillir.

Le tableau 3-22 donne les détails des deux types de recettes pour l'activité de la Marine/Garde côtière canadienne.

Tableau 3-22 : Recettes et recouvrements de la Marine/ Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Recettes à valoir sur le crédit			
Réapprovisionnement de l'Arctique	13 300	13 347	10 421
Déductions des employés pour la location de logements	493	495	419
Activités des ateliers de Prescott	100	85	114
Sommes recouvrées auprès du MDE	29	25	31
Sommes recouvrées auprès du MPO	1 118	700	419
Divers	4	4	2
	15 044	14 656	11 406
Recettes portées au crédit du FRC			
Droits de quai et de port	10 840	11 133	10 423
Droits d'immatriculation et de sécurité des navires	3 059	2 517	2 799
Recettes du trafic radiomaritime	2 200	2 250	1 740
Affrètement d'un navire câblier	8 247	8 455	7 824
Intérêt sur les investissements	44	63	86
Autres	500	1 500	5 821
	24 890	25 918	28 693
Total des recettes	39 934	40 574	40 099

Aviation et Aéroports : Plus de 98,1 % des recettes à valoir sur le crédit proviennent des activités de l'Aviation et des Aéroports. Voici une analyse des principales sources.

Locations, concessions et stationnement : Les recettes de loyer proviennent de la location d'espaces dans les immeubles (bureaux des lignes aériennes, comptoirs de billets, etc.) et de terrains

aéroportuaires aux lignes aériennes et à l'aviation générale. Le loyer se calcule selon un prix fixe par unité d'espace occupé. Les recettes des concessions sont produites par les ventes au détail des restaurants, des entreprises de location de voitures automobiles, des boutiques hors-taxe, de souvenirs et autres. Ces recettes constituent une proportion des ventes ou un paiement annuel forfaitaire minimal garanti. Les terrains de stationnement sont généralement exploités en vertu d'un contrat de gestion. Les droits sont basés sur les tarifs locaux.

Droit sur le contrôle terminal : Les Services de la navigation aérienne (SNA) comprennent tous les services de circulation aérienne en route et terminale. Ce service est donc lié au contrôle de la circulation dans le voisinage immédiat des aéroports. Les SNA réclament donc des droits du Fonds des aéroports autonomes pour ses services. Les droits sont fondés sur les coûts directs et indirects dont l'amortissement des éléments suivants du contrôle terminal : tours de contrôle, unités de contrôle terminal (qui font parfois partie d'un centre de contrôle régional), stations d'information de vol, aides à la navigation, radars et services météorologiques.

Droit de service de gestion : La sous-activité des aéroports financés par l'État comprend également les services de soutien fournis à des aéroports par l'Administration centrale nationale et six bureaux régionaux. Il s'agit de services spécialisés dans les domaines du soutien à l'exécution des programmes d'immobilisations, du développement commercial, de la sûreté et des services d'urgence. Un droit est perçu aux principaux aéroports fédéraux, representant leur part de ces services. Ces droits sont portés au crédit de la sous-activité des aéroports financés par l'État.

Taxe de transport aérien : La taxe est payée par le passager au moment où il achète son billet et s'applique à la plus grande partie du trafic aérien commercial. Revenu Canada (Douanes et Accises) perçoit la taxe et transfère au Programme les sommes équivalentes aux perceptions. La méthode de répartition des recettes provenant de cette taxe entre les aéroports et les installations intérieures en route fait actuellement l'objet d'une revue dans le cadre de l'élaboration d'une nouvelle politique de recouvrement des coûts du Ministère. Une méthode d'affectation provisoire qui a été prévue dans les Budgets principaux de 1987-1988 à 1989-1990 et qui a été conservée dans le Budget de 1990-1991 ne prévoit suffisamment de recettes fiscales au Fonds renouvelable que pour combler la lacune estimée entre les recettes des emplacements et leurs coûts de fonctionnement avec la dépréciation et les intérêts. Une certaine somme est portée au crédit des aéroports financés par l'État de sorte que la contribution de la taxe de transport aérien et les recettes générées par les aéroports couvrent les dépenses prévues de fonctionnement et en capital. Le reste de la taxe de transport aérien est alloué à la sous-activité des services de navigation aérienne.

Les autres grandes sources de recettes sont les taxes d'atterrissage des aéronefs et les taxes générales d'aérogare que doivent payer les exploitants d'aéronef utilisant les aérogares des 22 principaux aéroports.

Les tableaux 3-23 et 3-24 donnent d'autres détails sur les recettes et les sommes recouvrées de l'Aviation et des Aéroports, respectivement.

Tableau 3-23 : Recettes et recouvrements de l'Aviation

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991					
	Services de la navigation aérienne	Services de la réglementation	Services aux aéronefs	Total	Total prévu 1989-1990	Total réel 1988-1989
Recettes						
Location et licences	1 098	700	-	**1 798**	1 792	1 783
Droit en route (international)	28 152	-	-	**28 152**	27 465	21 441
Autres droits de services	281	197	2	**480**	479	474
Total des recettes	29 531	897	2	**30 430**	29 736	23 698
Recouvrements :						
Principaux aéroports fédéraux						
- Coûts de contrôle terminal						
- Marine/GCC	96 111	-	1 328	**97 439**	84 411	82 300
- Services d'hélicoptères et de télécommunications	332	-	16 004	**16 336**	16 112	14 893
Service de l'environnement						
- Entretien électronique/ Observations météorologiques	322	-	-	**322**	319	278
Autres services à l'extérieur du Canada reliés aux autoeisations de réglementation	-	715	-	**715**	-	-
Total des recouvrements	96 765	715	17 332	**114 812**	100 842	97 471
Taxe de transport aérien	272 172	-	-	**272 172**	185 872	188 704
Total des recettes, Recouvrements et taxe de transport aérien	398 468	1 612	17 334	**417 414**	316 450	309 873
% de variation par rapport à l'année précédente				**31,9**	2,1	-

Le tableau 3-24 illustre le détail des revenus du groupe des Aéroports. En 1990-1991, le Groupe versera une somme supplémentaire de 29,7 millions de dollars au Fonds de revenu consolidé (FRC). De ce montant, une somme de 28 millions de dollars constitut le deuxième versement pour un paiement en deux parties négocié avec la Société d'aménagement des aéroports pour l'aérogare 3. Le premier paiement de 2 millions de dollars a été versé au crédit du FRC en 1988-1989.

Tableau 3-24 : Recettes et recouvrements des Aéroports

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991				
	Principaux aéroports fédéraux	Aéroports financés par l'État	Total	Total prévu 1989-1990	Total réel 1988-1989
Recettes					
Location	44 503	13 897	**58 400**	56 082	49 388
Concessions	167 252	19 501	**186 753**	180 457	172 463
Taxes d'atterrissage	121 164	19 190	**140 354**	128 447	82 440
Taxes générales d'aérogare	80 485	9 733	**90 218**	89 434	16 503
Autres	14 980	3 987	**18 967**	17 381	120 211
Total des recettes	428 384	66 308	**494 692**	471 801	441 005
Recouvrements :					
Principaux aéroports fédéraux					
Droits des services de gestion	-	21 944	**21 944**	30 011	34 688
Services de la navigation aérienne					
Services d'entretien et de logement	5 200	-	**5 200**	5 200	5 200
Services de l'environnement					
Programme des services de météorologie	117	539	**656**	656	478
Total des recouvrements	5 317	22 483	**27 800**	35 867	40 366
Taxe de transport aérien	53 326	221 402	**274 728**	331 828	310 238
Total des recettes, des recouvrements et de la taxe de transport aérien	487 027	310 193	**797 220**	839 496	791 609
% de variation par rapport à l'année précédente			**(5,0)**	6,0	

6. Prêts, dotations en capital et avances

Les prêts, dotations en capital et avances faits par Transports Canada totalisent 17,3 millions de dollars en 1989-1990, 1,0 million de dollars en 1988-1989. Les données récapitulatives figurent au tableau 3-25.

Tableau 3-25 : Prêts, dotations en capital et avances

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Prêts			
Politiques et Coordination			
Prêt à la Société du port de St. John's	-	-	1 000
Prêt à la Société du port de Prince Rupert	-	17 260	-
	-	17 260	1 000

Les divers prêts actuellement non réglés sont résumés au tableau 3-26. L'intérêt perçu sur les prêts est porté au crédit du Fonds du revenu consolidé.

Tableau 3-26 : Prêts impayés - par débiteur et objet

(dollars)	Solde à payer 31 mars 1990	Échéance	Taux d'intérêt	Remboursement 1990-1991 Principal	Intérêt
Politiques et Coordination					
Prêts à la Société canadienne des ports pour les principaux ports suivants :					
St. John's	1 327 551	2000	9,330	74 271	123 861
	868 320	1997	10,015	75 888	86 962
	233 837	1998	9,875	17 678	21 922
	702 454	1998	9,785	52 199	68 735
	3 132 162			220 036	301 480
Halifax	3 486 062	1996	10,000	367 462	348 618
Saint John	6 665 062	2000	12,430	-	828 467
	4 243 084	1998	11,125	-	472 043
	1 973 102	1998	11,000	-	217 041
	4 601 413	1999	11,875	-	546 418
	2 569 795	2005	11,625	-	298 739
	20 052 456				2 362 708
Belledune	815 345	2000	6,440	53 211	52 508
Chicoutimi	590 673	2000	9,090	33 475	53 692
Montréal	6 561 027	2000	6,250	432 497	410 064
Prince Rupert	17 260 000	2009	9,630	314 257	1 622 138
Vancouver	3 734 271	2000	7,50	230 395	280 070
	55 631 996			1 651 333	5 471 278

Tableau 3-26: Prêts impayés - par débiteur et objet (suite)

(dollars)	Solde à payer 31 mars 1990	Échéance	Taux d'intérêt	Remboursement 1990-1991 Principal	Intérêt
Politiques et Coordination (Suite)					
Prêts à l'Administration du port de Saint John					
Saint John	10 564 670	2020	6,688	111 611	704 677
	1 804 922	2020	7,063	18 473	127 152
	818 409	2020	7,375	7 584	60 220
	537 773	2021	8,500	3 825	45 631
	13 725 774			141 493	937 680
Total Politiques et Coordination	69 357 770			1 792 826	6 408 958
Marine/Garde côtière canadienne					
Prêts à des commissions portuaires					
Hamilton	525 000	2000	4,125	50 000	21 141
Port Alberni	262 400	1991	8,060	177 235	16 250
Prêt à la ville de Montréal					
Tunnel Atwater	197 163	1991	3,125	97 553	6 161
Total Marine/Garde côtière canadienne	984 563			324 788	43 552
Total du Programme	70 342 333			2 117 614	6 452 510

7. Coût net du Programme

Le Budget des dépenses du Ministère ne comprend que les dépenses imputées sur les crédits votés et les paiements statutaires, moins les recettes à porter au crédit et au fonds renouvelable. D'autres éléments de coût, de même que les recettes à porter au Fonds du revenu consolidé, doivent aussi entrer en ligne de compte à l'établissement du coût total de fonctionnement du Programme.

Tableau 3-27 : Coût net du Programme pour 1990-1991

(en milliers de dollars)	Budget principal 1990-1991 (Brut)	Plus autres coûts	Coût total du Programme	Moins recettes	Coût net estimatif du Programme	
					1990-1991	1989-1990*
Total du ministère	3 411 026	82 985	3 494 011	1 297 040	**2 196 971**	2 484 773
% de variation par rapport à l'année précédente					**(11,6)**	

* Les ministères qui fournissent des services sans frais à Transports Canada ne fournissent pas de prévisions de coûts ou de coûts réels. Le coût net du Programme pour 1989-1990 a été calculé par approximation à l'aide des données disponibles.

Le Tableau 3-28 explique en détail les services fournis sans frais au Ministère qui constituent les Autres coûts du Tableau 3-27. Un sommaire des recettes à valoir sur le crédit ou le fonds renouvelable et des recettes portées au Fonds du revenu consolidé, c'est-à-dire la colonne "moins recettes" ci-dessus, figure au Tableau 3-21, p.3-45.

Tableau 3-28 : Services fournis gratuitement

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1990-1991**	Budget de dépenses 1989-1990	Budget des dépenses 1988-1989
Par d'autres ministères			
Logement fourni par le ministère des Travaux publics	**42 396**	39 638	39 245
Services de comptabilité et d'émission de chèques fournis par le ministère des Approvisionnements et Services	**2 098**	2 151	2 183
Cotisations représentant la part des employés des primes d'assurance versées par le Conseil du Trésor	**35 234**	24 264	21 162
Compensations payées aux employés fournies par le ministère du Travail	**3 257**	3 688	3 023
Total des services fournis par d'autres ministères	**82 985**	69 741	65 613

8. États financiers du Fonds renouvelable

Certaines activités de Transports Canada font l'objet d'un fonds renouvelable, soit le Fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes.

Le Parlement a autorisé précédemment un prélèvement de 80 000 000 $ du Fonds renouvelable des aéroports. Le Fonds fonctionne en vertu de l'autorisation permanente de la Loi sur la régularisation des comptes (S.C. 1980, chap. 17). L'utilisation prévue de l'autorisation en regard du budget des dépenses est la suivante:

Tableau 3-29 : Utilisation prévue de l'autorisation relative au Fonds renouvelable des aéroports

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991
Montant prévu de l'autorisation non utilisée au 1er avril 1990	337 564*
Budget des dépenses 1990-1991 (Fonds nets alloués)	(94 234)
Montant prévu de l'autorisation non utilisé au 1er avril 1991	431 798

Tableau 3-30: État des opérations du Fonds renouvelable des aéroports

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses* 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Recettes, sommes recouvrées et taxe de transport aérien	487 027	481 065	479 727
Dépenses de fonctionnement	319 701	301 421	300 717
Articles hors caisses			
Amortissement	65 336	60 994	59 960
Intérêt du capital versé au Fonds	100 328	98 287	89 986
Autres	-	-	(2 487)
	485 365	460 702	445 176
Bénéfice net (perte nette)	1 662	20 363	34 551

* Les chiffres réels 1988-1989 reposent sur le système de comptabilité d'exercice. Les données pour le budget des dépenses pour 1990-1991 et les chiffres prévus pour 1989-1990 reposent sur le système de comptabilité de caisse.

Tableau 3-31: État des changements de la situation financière

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel* 1988-1989
Resources provenant de l'exploitation			
Opérations			
Bénéfices nets (pertes nettes) pour l'exercice	1 662	20 363	34 551
Plus : Amortissement	65 336	60 994	56 960
Intérêt du capital versé au Fonds	100 328	98 287	89 986
Autres	-	-	(2 487)
Variations de l'actif et du passif	-	-	(1 316)
Montant net provenant de l'exploitation	167 326	179 644	177 694
Resources engagées dans l'exploitation			
Besoins en capital	(73 092)	(106 000)	(113 830)
Montant net des liquidités obtenues et variation de l'imputation nette accumulée sur l'autorisation du fonds, au cours de l'exercice	94 234	73 644	63 864
Imputation nette accumulée sur l'autorisation du fonds, au début de l'exercice	319 419	245 775	181 911
Imputation nette accumulée sur l'autorisation du fonds, à la fin de l'exercice	413 653	319 419	245 775

* Les chiffres réels 1988-1989 reposent sur le système de comptabilité d'exercice. Le budget des dépenses pour 1990-1991 et les chiffres prévus pour 1989-1990 supposent une absence de variation du fonds de roulement.

Les profits et pertes des principaux aéroports fédéraux sont exposés en détail aux Tableaux 3-32 à 3-34 aux pages 3-55 et 3-56.

Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux - État financier récapitulatif par aéroport

Le groupe des principaux aéroports fédéraux est exploité selon des méthodes courantes de comptabilité commerciale. Les états financiers récapitulatifs présentés dans cette sous-section montrent les bénéfices ou les pertes par aéroport. Aux tableaux 3-32 à 3-34 figurent des détails pour trois années.

Tableau 3-32 : État financier récapitulatif du Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux par aéroport - Budget des dépenses 1990-1991

(en milliers de dollars)	Résultats d'exploitation			
Principaux aéroports fédéraux	Revenus	Dépenses	Profit (perte)	**Dépenses en capital**
Halifax	14 349	22 311	(7 962)	**3 000**
Montréal/Dorval-Mirabel	103 811	100 864	2 947	**7 600**
Toronto/Lester B. Pearson	147 875	92 038	55 837	**41 974**
Ottawa	21 517	28 864	(7 347)	**2 300**
Winnipeg	18 384	30 712	(12 328)	**1 200**
Calgary	39 883	38 907	976	**3 000**
Edmonton	18 339	24 259	(5 920)	**4 300**
Vancouver	69 543	47 082	22 461	**9 718**
Taxe de transport aérien	53 326	-	53 326	-
Intérêt sur le capital	-	100 328	(100 328)	-
Total*	487 027	485 365	1 662	**73 092**

Tableau 3-33: État financier récapitulatif du Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux par aéroport - Prévisions de 1989-1990

(en milliers de dollars)	Résultats d'exploitation			
Principaux aéroports fédéraux	Revenus	Dépenses	Profit (perte)	**Dépenses en capital**
Halifax	13 435	21 003	(7 568)	**5 995**
Montréal/Dorval-Mirabel	92 294	94 935	(2 641)	**16 601**
Toronto/Lester B. Pearson	155 973	86 621	69 352	**49 570**
Ottawa	19 751	27 172	(7 421)	**3 920**
Winnipeg	16 449	28 921	(12 472)	**2 769**
Calgary	36 922	36 612	310	**9 799**
Edmonton	16 973	22 839	(5 866)	**4 841**
Vancouver	63 767	44 312	19 455	**12 505**
Taxe de transport aérien	65 501	-	65 501	-
Intérêt sur le capital	-	98 287	(98 287)	-
Total*	481 065	460 702	20 363	**106 000**

* Note : Modifier sur une base de comptabilité de caisse seulement.

Tableau 3-34 : État financier récapitulatif du Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux par aéroport - Projets ou pertes réels 1988-1989

(en milliers de dollars)	Résultats d'exploitation			
Principaux aéroports fédéraux	Revenus	Dépenses	Profit (perte)	**Dépenses en capital***
Halifax	12 381	20 281	(7 900)	**6 802**
Montréal/Dorval/Mirabel	87 144	92 453	(5 309)	**30 472**
Toronto/Lester B. Pearson	149 623	86 494	63 129	**46 326**
Ottawa	19 100	26 325	(7 225)	**4 314**
Winnipeg	15 115	27 947	(12 832)	**9 926**
Calgary	36 019	35 649	370	**4 193**
Edmonton	16 943	22 175	(5 232)	**5 107**
Vancouver	63 602	43 866	19 736	**18 405**
Taxe de transport aérien	79 800	-	79 800	-
Intérêt sur le capital	-	89 986	(89 986)	-
	479 727	445 176	34 551	**125 545**

* Modifier sur une base de comptabilité de caisse pour les dépenses en capital seulement.

B. Autres renseignements

1. Flotte de la Garde côtière canadienne

Le tableau 3-35 donne une ventillation des coûts d'exploitation de la Flotte par sous-activité. La ventilation des coûts se fonde sur l'utilisation actuelle et prévue de la Flotte.

Tableau 3-35 : Ventilation des dépenses en ressources d'exploitation de la Flotte par sous-activité de la Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aides à la navigation						
Aides à la navigation de courte portée	76 825	994	77 259	1 033	64 837	904
Aménagement, entretien et protection des voies navigables	7 255	72	7 125	72	6 945	75
	84 080	1 066	84 384	1 105	71 782	979
Déglaçage, et opérations dans l'Arctique						
Aide à la navigation dans les eaux infestées de glaces	72 582	754	72 126	777	65 994	802
Gestion des glaces	8 874	106	8 650	106	6 719	110
Services fournis à d'autres ministères	10 183	137	9 676	137	11 615	153
	91 639	997	90 452	1 020	84 328	1 065
Recherche et Sauvetage maritimes						
Opérations de recherche et de sauvetage	63 411	917	61 968	910	58 730	855
	239 130	2 980	236 804	3 035	214 840	2 899

2. Investissements dans la Flotte de la Garde côtière

Le tableau 3-36 résume les investissements effectués pour l'acquisition de navires et d'aéronefs.

Tableau 3-36 : Coût de remplacement estimatif de la Flotte de la Garde côtière

(en milliers de dollars) N°	Classe de navire	Description	Coût de remplacement estimatif* (en dollars de 1989-1990)
1	1300	Brise-glace lourd pour le golfe	264 358
7	1200	Brise-glace moyens pour le golfe et les rivières	820 884
10	1100	Gros baliseurs/brise-glace légers	771 184
2	1050	Baliseurs moyens/brise-glace légers	70 213
10	1000	Baliseurs moyens renforcés pour la navigation dans les glaces	543 520
3	900	Petits baliseurs renforcés pour la navigation dans les glaces	105 009
6	800	Petits baliseurs	25 824
5	700	Baliseurs spéciaux de rivière	48 641
6	600	Grandes vedettes de recherche et de sauvetage	375 462
2	500	Vedettes moyennes de recherche et de sauvetage	41 920
7	400	Petites vedettes de recherche et de sauvetage	30 347
18	300	Embarcations de recherche et de sauvetage	60 987
2	200	Petites vedettes de recherche et de sauvetage renforcées pour la navigation dans les glaces	8 035
9	100	Petites embarcations de sauvetage	12 371
283		Bateaux de travail de diverses dimensions	25 837
41		Embarcations de sauvetage côtières	2 960
35		Hélicoptères	169 420
4		Aéroglisseurs	42 297
1		Aéronef à voilure fixe	13 217
			3 432 486

* Le coût de remplacement estimatif est basé sur les coûts de remplacement réels récemment engagés ou sur les coûts d'acquisition rajustés pour tenir compte de l'inflation.

Note : Les biens ont été énumérés pour tenir compte des grandes catégories de classe de navire et non pour réfléter fidèlement les fonctions des unités.

3. Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Contexte

Parmi les comptes du transport maritime, figure un compte de fiducie qui permet d'exploiter la Caisse des réclamations de la pollution maritime. La Caisse a été établie le 15 février 1972, à la suite d'une modification à la Loi sur la marine marchande du Canada. Ainsi, les réclamations présentées en raison de pertes causées par les substances polluantes déversées par les navires dans les eaux canadiennes peuvent être payées. Aux termes de la Loi, un montant de 0,15 $ est versé par les transporteurs au regard de chaque tonne d'hydrocarbures chargée ou déchargée dans un port du Canada. Ce montant a été abrogé en vertu d'une modification apportée à la Loi le 1er septembre 1976. Le solde de la Caisse s'établissait alors à 40 189 441 $. Le ministère des Transports assure gratuitement les services de soutien administratif nécessaires. Un administrateur, nommé par le gouverneur en conseil et relevant du ministre des Transports, est chargé du fonctionnement de la Caisse.

But

La Caisse vise à indemniser toute partie réclamante qui a pris sans succès des mesures raisonnables en vue de recouvrer du propriétaire du navire le coût des travaux correctifs qui ont été exécutés ou le montant de biens perdus ou endommagés à la suite du déversement de polluants. Selon les circonstances propres à chaque cas, l'administrateur de la Caisse doit verser à la partie réclamante la différence entre le montant réclamé et la limite de responsabilité du propriétaire du navire, tout montant demeuré impayé après que des mesures raisonnables aient été prises en vue d'un recouvrement, tout montant dû par un navire qu'on ne peut identifier et tout intérêt exigible sur des paiements en retard.

Le tableau 3-37 donne un bilan pour la période se terminant le 30 septembre 1989.

Tableau 3-37 : Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

(en milliers de dollars)	Au 30 septembre 1989
Perceptions nettes (février 1972 à septembre 1976)	34 866
Plus : Intérêt et amendes portés au crédit de la Caisse	125 964
	160 830
Moins : Frais administratifs	454
Règlement des réclamations	3 263
	3 717
Solde de la Caisse	157 113

4. Détails sur les mandats légaux

En plus des principales lois citées à la page 1-22, les activités de Transports Canada sont régies par les lois suivantes:

Politiques et Coordination : Les lois qui suivent régissent les fonctions qu'effectue cette Activité: la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada. La prestation de certains services de traversier fait également partie du mandat du Ministre tel que l'exigent les articles 31 et 32 des conditions de l'union avec Terre-Neuve et des conditions en vertu desquelles l'Île-du-Prince-Édouard est entrée dans la Confédération. Aussi, les dispositions visant les sociétés de la Couronne de la Loi sur l'administration financière ont une grande incidence sur les rapports entre l'Activité des Politiques et de la Coordination et le CN, Marine Atlantique Inc., VIA Rail, la Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Marine/Garde côtière canadienne : Les lois suivantes s'appliquent aux fonctions fédérales visant les voies et les terminaux maritimes: la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la protection des eaux navigables, la Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques, la Loi sur le pilotage, la Loi sur les commissions de port, la Loi sur les commissaires du port de Toronto, la Loi sur les commissaires du port de Hamilton, la Loi sur les havres publics et les installations portuaires et la Loi sur le transport des marchandises par eau.

Aviation : La Loi sur l'aéronautique exige que le ministre des Transports contrôle et réglemente l'aviation civile et supervise toutes les questions liées à l'aéronautique civile, y compris les services de navigation aérienne.

Aéroports : En vertu de cette même loi, le Ministre doit aménager, exploiter et entretenir les aéroports.

Surface : Les lois suivantes régissent l'Activité des transports de surface: la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, la Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile, la Loi sur les normes de consommation de carburant de véhicule automobile, la Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer et la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Administration du Ministère : La principale loi régissant cette activité est la Loi sur l'administration financière.

Un résumé complet des Statuts dont Transports Canada est directement responsable et de ceux qu'il administre.

Statuts administrés par Transports Canada (suite)

Loi sur l'aéronautique (SRC 1985 c. A-2) telle que modifiée
Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques (SRC 1985 c. A-12) telle que modifiée
Loi sur la marine marchande du Canada (SRC 1985 c. S-9) telle que modifiée
Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne (SRC 1985 c. C-12) telle que modifiée
Loi sur le Ministère des transports (SRC 1985 c. T-18) telle que modifiée
Loi sur les chemins de fer du gouvernement (SRC 1985 c.G-7) telle que modifiée
Loi sur les commissaires du port de Hamilton (SC 1912 c. 98) telle que modifiée
Loi sur les Commissions de port (SRC 1985 c. H-1) telle que modifiée
Intercolonial and P.E.I. Railways Employees' Provident Fund Act (SC 1907 c. 22) telle que modifiée
Loi sur les risques de guerre en matière d'assurance maritime et aérienne (SRC 1970 c. W-3) telle que modifiée
Loi sur le Code maritime (SC 1977-1978 c. 41) non en vigueur)
Meaford Harbour Act (1866 c. 78, SC 1907-08 c. 46)
Loi sur les gardiens du port de Montréal (SC 1980-81-82-83 c. 8)
Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles (SRC 1985 c. M-9) telle que modifiée (non en vigueur)
Loi sur la sécurité des véhicules automobiles (SRC 1985 c. M-10)
Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile (SRC 1985 c. M-11)
Loi de 1987 sur les transports nationaux (SC 1987 c. 34) telle que modifiée
Loi sur la protection des eaux navigables (SRC 1985 c. N-22) telle que modifiée
Ontario Harbours Agreement Act (SC 1963 c. 39)
Loi sur les billets de transport (SRC 1985 c. P-3)
Loi sur le pilotage (SRC 1985 c. P-14) telle que modifiée
Loi sur les ports et installations de port publics (SRC 1985 c. P-29) telle que modifiée
Loi sur les gardiens du port de Québec (SC 1980-81-82-83 c. 8)
Loi sur les chemins de fer (SRC 1985 c. R-3) telle que modifiée
Loi sur la sécurité ferroviaire (SC 1988 c. 40)
Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs (SRC 1985 c. S-1)
Loi sur les téléphériques (SRC 1970 c. T-2) telle que modifiée (non en vigueur)
Loi de 1911 sur les commissaires du havre de Toronto (SC 1911 c. 26) telle que modifiée
Loi de 1985 sur les commissaires du havre de Toronto (SC 1986 c. 10)
Loi sur les transports (SRC 1985 c. T-17) telle que modifiée
Loi sur le transport des marchandises dangereuses (SRC 1985 c. T-19) telle que modifiée

5. Sommaires du financement par voie de crédits - Sociétés d'État

Les tableaux 3-38 à 3-44 montrent les détails du financement par voie de crédits aux sociétés d'État. Pour 1990-1991, les paiements aux sociétés d'État représentent 19,3 % des dépenses brutes, soit 30,3 % des dépenses nettes du ministère. Le tableau 3-45 présente une analyse de tendance, pour les 5 dernières années, des paiements aux Sociétés d'État et autres corporations. Quand aux pourcentages de moins de 0,1%, ils ne sont pas refletés. De l'information additionnelle sur les opérations de ces sociétés est fournie dans la Partie II du Budget des dépenses.

Tableau 3-38 : Société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Budget des dépenses 1989-1990	Différence
Dépenses de fonctionnement	40 073	19 891	20 182
Recettes provenant des usagers	(8 426)	(8 202)	(224)
Dépenses de fonctionnement nettes	31 647	11 689	19 958
Moins:			
Articles hors caisse	1 209	1 170	39
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	30 438	10 519	19 919
Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel	192	165	27
Total des besoins budgétaires	30 630	10 684	19 946

Tableau 3-39: La Société canadienne des ports

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Budget des dépenses 1989-1990	Différence
Fonds de prêts interportuaires	-	27 000	(27 000)
Dépenses en capital:			
Sept-Iles - Québec - Gare ferroviaire et infrastructure par le Consortium Allouette	20 300	-	20 300
Churchill - Système de contrôle de la poussière et de chauffage	1 850	-	1 850
Société du Port de St.John's Investissement en capital - propriété Hammerson	1 200	-	1 200
Total partiel	23 350	27 000	(3 650)
Non budgétaire :			
Prêts relatifs aux biens immobilisés Société du port de Prince Rupert	-	17 260	(17 260)
Total des besoins	23 350	44 260	(20 910)

Tableau 3-40: Marine Atlantique S.C.C.

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Budget des dépenses 1989-1990	Différence
Dépenses de fonctionnement	228 357	226 502	1 855
Recettes provenants des usagers	(75 600)	(73 642)	(1 958)
Dépenses de fonctionnement nettes	152 757	152 860	103
Moins:			
Articles hors de caisse	30 957	21 266	9 691
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	121 800	131 594	(9 794)
Acquisition des biens, d'installations et de matériel	15 000	121 873	(106 873)
Total des besoins budgétaires	136 800	253 467	(116 667)

Tableau 3-41: VIA Rail Canada

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Budget des dépenses 1989-1990	Différence
VIA Rail Canada Inc.	435 000	541 000	(106 000)
Total des besoins budgétaires	435 000	541 000	(106 000)

Tableau 3-42: Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Budget des dépenses 1989-1990	Différence
Dépenses en capital :			
Remise en état du canal Welland	27 300	26 900	400
Total des besoins budgétaires	27 300	26 900	400

Tableau 3-43: Administration de pilotage de l'Atlantique

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Budget des dépenses 1989-1990	Différence
Dépenses en espèces	7 684	-	7 684
Recettes tirées des droits	(7 484)	-	(7 484)
Total des besoins budgétaires	200	-	200

Tableau 3-44: Administration de pilotage des Laurentides.

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Budget des dépenses 1989-1990	Différence
Dépenses en espèces	29 053	-	29 053
Recettes tirées des droits	(28 678)	-	(28 678)
Total des besoins budgétaires	375	-	375

Tableau 3-45: Analyse de tendance - Paiements aux Societés d'État et autre corporations

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988	Réel 1986-1987	Total 5 ans	%
Ponts J. Cartier et Champlain	30 630	14 643	8 783	6 229	3 853	64 138	1.6
Société canadienne des Ports	23 350	32 207	2 775	2 144	12 993	73 469	1.9
Marine Atlantique	136 800	265 467	126 481	127 604	179 797	836 149	21.5
Via Rail	435 000	541 000	607 438	604 205	535 768	2 723 411	69.9
Administration de la voie maritime de St Laurent	27 300	26 900	25 400	24 500	13 200	117 300	3.0
Administration de Pilotage						0	-
Altantique	200		492	444	460	1 596	-
Laurentide	375	1 260	1 587	1 543	1 282	6 047	0.2
Grands Lacs				1 019		1 019	-
Pacifique						0	-
Compagnie de Navigation Canartic	5 439	7 531	5 964	5 855	4 777	29 566	0.8
Autres						0	-
Chentiers maritimes de Terre-Neuve					25 996	25 996	0.7
Place du Havre Canada				2 000	13 622	15 622	0.4
Chemis de fer nationaux	37	156	113	233	813	1 352	-
Commission du port de Hamilton					1 160	1 160	-
Coasts Ferries Ltd.				75		75	-
	659 131	889 164	779 033	775 851	793 721	3 896 900	100.0
% de variation par rapport à l'année précédente	(25,9)	14,1	0,4	(2,3)			